



Anne Vehmas, Hanna Herkkola, Anne Rautiainen

## **Osallistumisen vaikuttavuus**

Tiehallinnon selvityksiä 37/2007



**TIEHALLINTO**  
VÄGFÖRVALTNINGEN

Anne Vehmas, Hanna Herkkola, Anne Rautiainen

## **Osallistumisen vaikuttavuus**

Tiehallinnon selvityksiä 37/2007

**Tiehallinto**  
Helsinki 2007



ISSN 1457-9871  
ISBN 978-951-803-922-1  
TIEH 3201063

Verkkojulkaisu pdf ([www.tiehallinto.fi/julkaisut](http://www.tiehallinto.fi/julkaisut))

ISSN 1459-1553  
ISBN 978-951-803-923-8  
TIEH 3201063-v

Edita Prima Oy  
Helsinki 2007

Julkaisua myy/saatavana  
Edita ([asiakaspalvelu.prima@edita.fi](mailto:asiakaspalvelu.prima@edita.fi))  
Faksi 020 450 2470  
Puhelin 020 450 011



## **TIEHALLINTO**

Asiantuntijapalvelut  
Opastinsilta 12 A  
PL 33  
00521 HELSINKI  
Puhelin 0204 22 11

**Asiasanat:** Osallistuminen, vuorovaikutus, vaikutukset, asiakkaat, asukkaat, suunnittelu  
**Aiheluokka:** 10

## TIIVISTELMÄ

Osallistumisen vaikuttavuutta tienpidossa tutkittiin kolmen empiirisen ta-pausesimerkin sekä Tiehallinnon edustajille tehdyn kyselyn avulla. Esimerk-kihankkeet olivat Valtatien 7 yleissuunnitelma Loviisan ja Kotkan välillä, Por-voon – Myrskylä -yhteysvälin kehittämisselvitys sekä Härmänmaan liikenne-turvallisuussuunnitelma. Esimerkkihankkeiden osallistumista ja vuoropuhe-lua selvitettiin tutkimalla hankkeiden dokumentoituja aineistoja sekä haastat-telemalla suunnittelijoita ja osallisia. Lisäksi toteutettiin Tiehallinnon suunnit-telupäälliköille, suunnitelmien teettäjille, ympäristövastaaville, maankäyttö-vastaaville ja liikenneturvallisuusvastaaville suunnattu internetkysely.

Tutkimuksessa ilmeni, että ensisijaisesti osalliset haluaisivat - luonnollisesti-kin - vaikuttaa suunnittelun lopputulokseen. He pyrkivät silti vaikuttamaan myös itse suunnitteluprosessiin ja suunnitelman pienempiin yksityiskohtiin viimeistään siinä vaiheessa, kun heille haitallisen vaihtoehdon tai hankkeen torjuminen ei enää näytä mahdolliselta. Käytännössä näyttäisi olevan niin, että isoissa suunnitteluratkaisuissa asukkaiden yksimielisetkin näkemykset ovat vain yhtenä vaikuttavana tekijänä päätöksenteossa mukana. Tämän tutkimuksen perusteella voidaankin arvioida, että osallistuminen vaikuttaa eniten yksityiskohtiin eikä niinkään suuriin ratkaisuihin. Osallisilla on myös hyvät mahdollisuudet vaikuttaa siihen, että hankkeen osallistumismahdolli-suuksia ja tiedotusta lisätään. Lisäksi osallistuminen voi vaikuttaa myöntei-sesti paikalliseen yhteishenkeen ja Tiehallinnon imagoon, vaikka nämä ovat osallisten kannalta enemmänkin "sivutuotteita".

Suunnittelijoiden näkökulmasta osallistuminen vaikuttaa paitsi itse suunni-telmaan myös suunnitteluprosessiin ja suunnitelman hyväksyttävyyteen. Vuoropuhelun avulla saadaan aikaan mahdollisimman laadukas suunnitel-ma, jonka myös paikalliset toimijat todennäköisemmin hyväksyvät. Mahdol-listen aikataulumuutosten ja työmäärän lisääntymisen vastapainoksi saa-daan hyödyllistä tietoa suunnitteluun sekä vähemmän valituksia ja muistu-tuksia. Vuoropuhelun myötä osallisten luottamus Tiehallintoon kasvaa, mikä helpottaa myöhempiä suunnitteluhankkeita samojen osallisten kanssa.

Osallistumiseen vaikuttavuuteen liittyviä tekijöitä ovat osallistujataho (viran-omainen, kansalainen, yhdistys jne.), osallisen aktiivisuus, suunnittelijan asenne, tiepiirin ja konsultin työnjako, palautteen sisältö, osallistumismene-telmät, tiedotus palautteesta ja sen vaikutuksesta, osallistumisen dokumen-tointi sekä osapuolten etukäteisodotukset.

Tutkimuksessa esitettiin seuraavia kehittämissuhteita: Erillisiin suunnitte-luvaiheisiin pätkityn tiedottamisen sijasta tiedonsaannin ja palautemahdolli-suuksien tulisi kattaa koko hankkeen elinkaari. Palautteesta ja vuoropuhe-lusta tulisi koota julkaistavia yhteenvetoja. Vuoropuhelu tulisi dokumentoida raporttina osallisille ja työkansiona jatkosuunnittelijoille. Internetsivujen päivi-tystä ja sähköpostitiedotusta tulisi lisätä. Internetiin tulisi kehittää keskuste-lupalstoja, nettikyselyjä sekä ns. kansalaiskarttoja. Ryhmätyömenetelmien käyttöä ja suunnittelijoiden vuorovaikutustaitoja voitaisiin edelleen edistää nykyisestä.



**Ämnesord:** Deltagande, växelverkan, effekt, kunder, invånare, planering

## SAMMANFATTNING

Effekten av deltagande i väghållningen undersöktes genom tre empiriska exempelfall samt med hjälp av en enkät till representanter för Vägförvaltningen. Exempelprojekten bestod av utredningsplanen för riksväg 7 mellan Lovisa och Kotka, utredningen för att utveckla förbindelsen Borgå - Mörskom samt trafiksäkerhetsplanen för Härmänmaa. Deltagandet och växelverkan i fråga om exempelprojekten utreddes genom att man undersökte dokumenterat material om projekten samt genom att intervjua planerare och intressenter. Dessutom gjordes en webbenkät som riktades till Vägförvaltningens planeringschefer, planbeställare, miljöansvariga, markanvändningsansvariga och trafiksäkerhetsansvariga.

Undersökningen visade att det är främst slutresultatet av planeringen som intressenterna - naturligtvis - vill inverka på. De försöker dock påverka också själva planeringsprocessen och de minsta detaljerna i planen senast i det skedet när det inte längre verkar möjligt att förhindra ett för dem dåligt alternativ eller hela projektet. I praktiken verkar det som om invånarnas också enhälliga synpunkter på stora planeringslösningar är bara en bidragande faktor i beslutsfattandet. På basis av undersökningen kan man anta att deltagandet inverkar mest på detaljerna och inte på de stora lösningarna. Intressenterna har också goda möjligheter att inverka på att möjligheterna att delta i och informationen om projektet utökas. Dessutom kan deltagandet inverka positivt på den lokala sammanhållningen och Vägförvaltningens image, även om dessa snarare är "biprodukter" sett ur intressenternas synpunkt.

Ur planerarnas synpunkt sett inverkar deltagandet förutom på själva planen också på planeringsprocessen och planens godtagbarhet. Med hjälp av dialoger får man till stånd en så högklassig plan som möjligt, som också de lokala aktörerna sannolikt godkänner. Som motvikt till eventuella ändringar i tidsplanen och ökade arbetsmängder fås nyttig information för planeringen samt färre besvär och anmärkningar. Tack vare dialogerna ökar förtroendet för Vägförvaltningen, vilket underlättar senare planeringsprojekt med samma personer.

Faktorer som inverkar på effekten av deltagandet är instansen (myndighet, medborgare, förening osv.), intressenternas aktivitet, planerarens attityd, arbetsfördelningen mellan vägdistriktet och konsulten, innehållet i responsen, metoderna för deltagande, informationen om responsen och dess effekter, dokumenteringen av deltagandet samt parternas förhandsförväntningar.

I undersökningen föreslogs följande utvecklingsförslag: I stället för att informationen spjälkas upp i olika planeringsfaser borde tillgången på information och möjligheterna att ge respons täcka hela projektets livscykel. Det borde publiceras sammandrag av responsen och dialogerna. Dialogerna borde dokumenteras som en rapport till intressenterna och som arbetspärmar för de fortsatta planerna. Webbsidorna borde uppdateras oftare och informationen per e-post utökas. Det borde utvecklas diskussionsspalter på Internet, webbenkäter samt så kallade medborgarkartor. Grupparbetsmetoder borde användas i större utsträckning och planerarnas växelverkansförmåga främjas ytterligare.



**Key words:** participation, interaction, effects, customers, residents, planning

## SUMMARY

The effectiveness of participation in road maintenance was studied using three empirical example cases and a questionnaire performed on representatives of the Finnish Road Administration. The example projects were the general plan for Highway no. 7 between Loviisa and Kotka, the development report on the Porvoo–Myrskylä link, and the Härmänmaa traffic safety plan. The participation and dialogue in the example projects was established by studying the documented material of the projects and by interviewing the planners and interested parties. In addition, an Internet questionnaire was carried out, which was targeted at the Finnish Road Administration's planning managers, the individuals who commissioned the plans, and those responsible for environmental issues, land use and traffic safety.

It became evident in the study that interested parties first and foremost would want – naturally – to influence the outcome of the planning. However, they try to influence the planning process themselves and smaller details of the plan at the latest at the stage when preventing an option detrimental to them or the project no longer seems possible. In practice, it would appear to be the case that in major planning solutions, the unanimous opinion of residents is only one influencing factor in the decision-making. On the basis of this study, it can be stated that participation at most has an impact on the details and not on major solutions. The interested parties also have good opportunities for ensuring that the opportunities to participate and dissemination of information in the project are increased. In addition, participation may positively impact on the local community spirit and the image of the Finnish Road Administration, although these are mainly 'by products' with respect to the interested parties.

From the perspective of the planners, participation not only influences the plan itself but also the planning process and acceptability of the plan. Dialogue assists in designing a plan with as high quality as possible, which the local actors will most likely approve as well. As a counterbalance to possible changes in the time schedule and increase in the amount of work, useful information for planning is achieved together with fewer complaints and claims. Dialogue increases the trust of interested parties in the Finnish Road Administration, which facilitates later planning projects with the same parties.

The factors linked to the effectiveness of the participation include the participating party (the authorities, citizens, associations, etc.), the degree of activity of the participant, the attitude of the planner, the division of work between the road district and consultant, the content of feedback, the participation methods, feedback on the dissemination of information and its impact, the documentation of the participation and advance expectations of the parties.

The study proposed the following development proposals: instead of providing information in a truncated manner at various planning stages, the supply of information and opportunities to provide feedback should cover the whole life span of the project. Summaries for publication should be compiled on the feedback and dialogue. The dialogue should be documented as a report for the parties involved and as a work folder for planners for the future. Websites should be updated and there should be more e-mail communication. Online discussion forums and questionnaires and so-called civic maps should be developed. The use of group working methods and interaction skills of planners could be further promoted.



## ESIPUHE

Osallistumista ja vuorovaikutusta on kehitetty Tiehallinnossa 1990-luvun alkupuolelta lähtien. Vuorovaikutteisen suunnittelun suurimpana haasteena on nähty se, vaikuttaako osallistuminen asian sisältöön ja/tai päätöksentekoprosessiin. Käsillä olevassa tutkimuksessa asiaa on selvitetty kolmen tapaustudkimuksen sekä suunnittelijakyselyn avulla. Projekti toteutettiin osana Tiehallinnon Asiakasryhmien tarpeet -tutkimusohjelmaa (ASTAR).

Työn vastuuhenkilönä toimi Tiehallinnossa ylitarkastaja Tytti Viinikainen. Työtä varten perustettuun ohjausryhmään kuuluivat Tytti Viinikaisen lisäksi Tuovi Päiviö-Leppänen ja Ulla Priha Tiehallinnon Asiantuntijapalveluista, Suvi Vainio Uudenmaan tiepiiristä sekä Tiina Kähö Sito Oy:stä. Konsulttina työssä toimi Ramboll Finland Oy, jossa tutkimuksen tekivät Anne Vehmas, Hanna Herkkola ja Anne Rautiainen.

Arvokkaan avun tutkimuksen tekemiseen antoivat haastatellut esimerkkihankkeiden suunnittelijat ja osalliset sekä kyselyyn vastanneet Tiehallinnon suunnittelijat.

Helsinki, elokuu 2007

Tiehallinto  
Asiantuntijapalvelut

**Sisältö**

<b>1</b>	<b>JOHDANTO</b>	<b>11</b>
1.1	Taustaa	11
1.2	Tutkimustehtävä	11
1.3	Tutkimuksen viitekehys	12
<b>2</b>	<b>TUTKIMUSMENETELMÄT</b>	<b>15</b>
2.1	Esimerkkihankkeiden valinta	15
2.2	Esimerkkihankkeiden osallistujien haastattelut	15
2.3	Esimerkkihankkeiden suunnittelijoiden haastattelut	16
2.4	Kysely Tiehallinnon hankesuunnittelijoille	17
<b>3</b>	<b>ESIMERKKIHANKKEIDEN KUVAUKSET</b>	<b>20</b>
3.1	Valtatie 7 Loviisa-Kotka yleissuunnitelma	20
3.1.1	Hankekuvaus	20
3.1.2	Osallistumisprosessi	21
3.2	Porvoo – Myrskylä yhteysvälin kehittämisselvitys	22
3.2.1	Hankekuvaus	22
3.2.2	Osallistumisprosessi	23
3.3	Härmänmaan liikenneturvallisuussuunnitelma	24
3.3.1	Hankekuvaus	24
3.3.2	Osallistumisprosessi	25
<b>4</b>	<b>OSALLISTUMISEN SUHDE SUUNNITTELUUN</b>	<b>26</b>
4.1	Suunnittelua koskevat tietolähteet	26
4.2	Osallistumisen sisältökysymykset	26
4.3	Osallistumisen ajoittuminen	28
4.4	Julkisuus ja avoimuus	29
4.5	Tiehallinnon ja konsultin välinen työnjako	30
<b>5</b>	<b>OSALLISTUJAT JA OSALLISTUMISTAVAT</b>	<b>33</b>
5.1	Osallistujatahot	33
5.2	Osallistumisaktiivisuus	34
5.3	Osallistumismotiivit	36
5.4	Esimerkkihankkeiden osallistumistavat	38
5.4.1	Osallistumismahdollisuuksien riittävyys ja toimivuus	38
5.4.2	Miten osallistumisjärjestelyjä olisi voinut parantaa?	40
5.5	Tiedotus hankkeen päätyttyä	41
<b>6</b>	<b>VUOROVAIKUTUKSEN TOIMIVUUS</b>	<b>43</b>
6.1	Keskustelun toimivuus ja näkemyserojen käsittely	43
6.2	Palautekäsittelyn vuorovaikutteisuus	46
6.3	Prosessin ”reiluus”	47

6.4	Esimerkkihankkeiden vuoropuhelun onnistuminen	48
7	OSALLISTUMISEN VAIKUTTAVUUS	50
7.1	Odotukset osallistumisen vaikuttavuudesta	50
7.2	Eri osallistujatahojen painoarvo	51
7.3	Vaikuttavimmat osallistumismenetelmät	54
7.4	Osallistumisen vaikutus suunnitelmien sisältöön	57
7.4.1	Vaikutus esimerkkihankkeissa	57
7.4.2	Ristiriitaisten näkemysten huomioon ottaminen	59
7.5	Osallistumisen vaikutus suunnitteluprosessin kulkuun	61
7.6	Osallistumisen vaikutus päätöksentekoon	64
7.6.1	Vaikutus esimerkkihankkeissa	64
7.6.2	Tiepiiriläisten näkemykset vaikutusmahdollisuuksista	65
7.7	Vaikutus paikalliseen yhteishenkeen	68
7.8	Vaikutus Tiehallinnon imagoon	69
8	JOHTOPÄÄTÖKSET	71
8.1	Osallistumisen vaikutuskohteet	71
8.2	Osallistumisen vaikuttavuuteen liittyviä tekijöitä	71
8.3	Kehittämistarpeet ja -ehdotukset	74
9	LÄHTEET	81
10	LIITTEET	83

# 1 JOHDANTO

## 1.1 Taustaa

Vuoropuhelua on toteutettu Tiehallinnon investointihankkeissa johdonmukaisesti jo 90-luvun alkupuolelta. Osallistumista on nyttemmin järjestetty myös muilla tienpidon osa-alueilla, kuten hoidon ja strategisen suunnittelun yhteydessä. Vuorovaikutteista, asiakas- ja käyttäjälähtöistä suunnittelua on kehitetty voimakkaasti liikennesektorin lisäksi myös muilla hallinnonaloilla.

Osallistumisen tavoitteet ja hyödyt vaihtelevat sen mukaan, kenen näkökulmasta asiaa katsotaan. Yhteiskunnan kannalta osallistuminen lisää suunnitteluprosessin ja viranomaistoiminnan avoimuutta, läpinäkyvyyttä ja moniarvoisuutta sekä tukee ja täydentää edustuksellista demokratiaa. Suunnitteluorganisaatio saa vuorovaikutuksessa kansalaisten ja muiden sidosryhmien kanssa hyödyllistä tietoa asiakkaiden tarpeista ja paikallisista oloista. Lisäksi vuoropuhelu parantaa suunnitelmien ja päätösten hyväksyttävyyttä. Kansalaisten kannalta oleellista on tiedonsaannin ja vaikutusmahdollisuuksien parantaminen. Yhteinen oppiminen, muiden näkökantojen ymmärtäminen, uudet oivallukset ja yhdessä tekeminen voivat lisätä kaikkien osapuolien tyytyväisyyttä.

Niin tutkimus- ja kehityshankkeissa kuin käytännön osallistumistilanteissa on noussut toistuvasti esille kysymys osallistumisen vaikuttavuudesta. Osallistuminen ja sen järjestäminen voidaan kokea turhauttavaksi, jollei sillä ole selkeää vaikutusyhteyttä suunnittelu- ja päätöksentekoprosessiin. Aito vuorovaikutus voi tuottaa ihmiselle mielihyvää, mutta suunnitteluhankkeissa se harvemmin riittää ainoaksi osallistumisen motiiviksi.

Maantielaissa on säädetty Tiehallinnolle velvoitteet järjestää osallistumismahdollisuudet yleis- ja tiesuunnittelussa. Tiehallinnon vuonna 2006 päivitettyssä vuoropuheluoppaassa on täsmennetty, miten vuoropuhelu olisi hyvä käytännössä toteuttaa. Sitä ei kuitenkaan ole ohjeistettu, miten osallistumisen anti tulisi ottaa huomioon suunnittelussa ja päätöksenteossa.

## 1.2 Tutkimustehtävä

Tässä työssä osallistumisen vaikuttavuutta tienpidossa tutkittiin kolmen empiirisen tapausesimerkin sekä Tiehallinnon edustajille tehdyn nettikyselyn avulla. Tulosten pohjalta kuvataan osallisten ja suunnittelijoiden kokemuksia osallistumisesta ja sen vaikuttavuudesta. Työssä kartoitettiin myös, onko eri vuoropuhelumenetelmien välillä eroja vaikuttavuuden suhteen sekä miten dokumentoinnilla voisi edistää vaikuttavuutta.

Tutkittaviksi tapausesimerkeiksi valittiin seuraavat kolme erityyppistä suunnitteluhanketta:

- Valtatien 7 yleissuunnitelma Loviisan ja Kotkan välillä, Kaakkois-Suomen tiepiiri, konsulttina Sito Oy
- Porvoo – Myrskylä yhteysvälin kehittämisselvitys, Uudenmaan tiepiiri, konsulttina Tieliikelaitos Oy
- Härmänmaan liikenneturvallisuussuunnitelma, Vaasan tiepiiri, konsulttina Ramboll Finland Oy.



Esimerkkihankkeista käytetään tässä raportissa nimityksiä valtatie 7, Myrskylä ja Härmänmaa.

Työn ulkopuolelle rajattiin Tiehallinnon säännöllisesti jatkuva sidosryhmäyhteistyö. Osallistumisessa keskityttiin enemmän kansalaisten kanssa tapahtuvaan kuin viranomaisten väliseen vuorovaikutukseen.

### 1.3 Tutkimuksen viitekehys

Tiensuunnittelun vuorovaikutteisuutta Suomessa on tutkittu 1990-luvulla useissa selvityksissä. Niissä on kuitenkin keskitytty osallistumisen toteutumiseen ja vuoropuhelun kehittämistarpeisiin. Osallistumista on tutkittu oppimisprosessina ja hankkeen hyväksyttävyyden parantajana, mutta tuoreita osallistumisen vaikuttavuutta empiirisesti tarkastelevia tutkimuksia ei juuri ole. Sen sijaan kansalaisten osallistumista kaavoitukseen on tutkittu paljon maankäyttö- ja rakennuslain uudistuksen myötä. Näissä tutkimuksissa on tarkasteltu myös osallistumisen vaikuttavuutta.

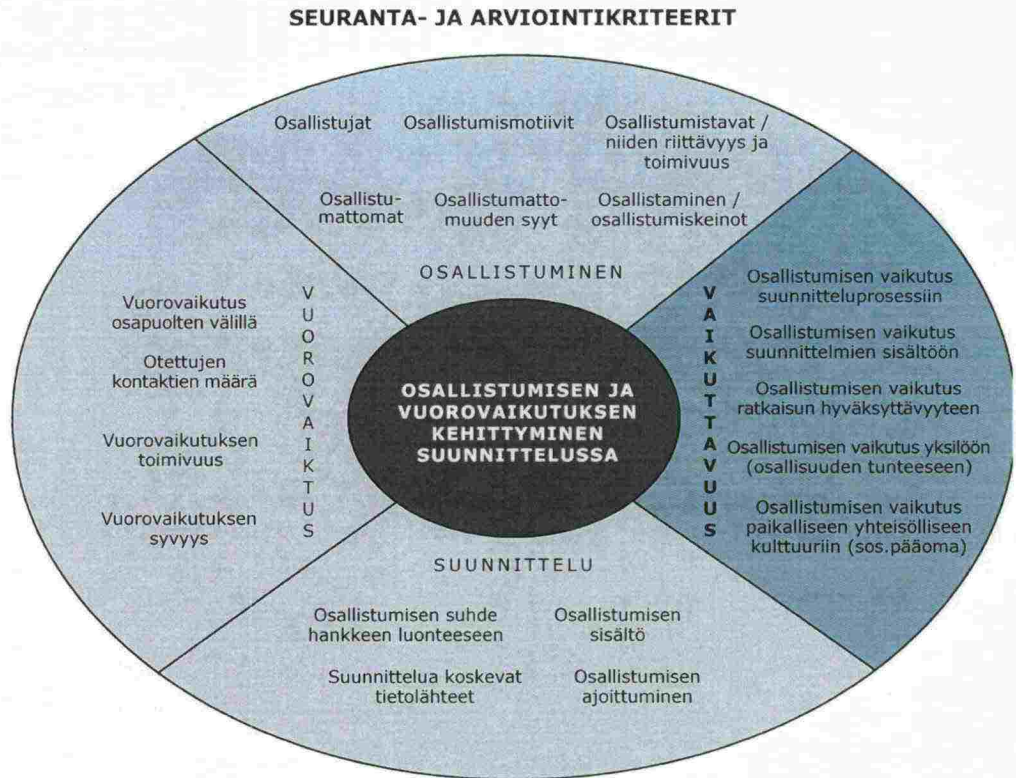
Tässä työssä käytettiin soveltaen kaavoitukseen kehitettyjä osallistumisen seuranta- ja arviointimenetelmiä (ks. Roininen ym. 2003). Tiedonhankinta painottui esimerkihankkeiden laadulliseen analyysiin. Määrällisiä indikaattoreita käytettiin lähinnä kyselyn analyysissä.

Yleensä vaikuttavuutta arvioidaan tavoitteiden toteutumisen kautta. Suunnitteluhankkeissa osallistumiselle ja sen vaikuttavuudelle on harvemmin asetettu tavoitteita, joten tässä selvityksessä vaikuttavuuden arvioinnissa käytettiin yleisiä osallistumisen vaikuttavuuden kriteereitä.

Vuorovaikutteisen suunnittelun vaikuttavuutta voidaan arvioida monesta näkökulmasta:

- osapuolten kannanottojen vaikutus suunnitelmien sisältöön ja sen myötä päätöksentekoon
- vaikutus suunnitteluprosessiin
- vaikutus suunnitelmien hyväksyttävyyteen
- vaikutus yksittäisen kansalaisen osallisuuden tunteeseen
- vaikutus paikalliseen yhteisöllisyyteen
- vaikutus tiedonsaannin ja hallintoa koskevan luottamuksen paraneamiseen

(Soveltaen Roininen ym. 2003.)



Kuva 1 Seuranta- ja arviointikriteerit (sovellettu Roininen ym.2003).

Monet kansalaiset olettavat tai ainakin toivoisivat, että osallistumalla voisi vaikuttaa suoraan päätöksentekoon. Yleensä hankevastaavan lähtökohtana on, että osallistuminen voi vaikuttaa ensisijaisesti suunnitelmien sisältöön ja hyväksyttävyyteen, ei niinkään päätöksentekovaiheeseen. Täten kansalaisten odotukset johtavat herkästi pettymykseen ja kokemukseen siitä, ettei osallistumalla voi vaikuttaa. Tässä työssä selvitetiinkin myös osallistujien odotuksia ja hankkeen tiedotusta. Lähtökohtana pidettiin sitä, että järjestelmällinen vuoropuhelu tukee päätöksentekoa, muttei sido päättäjiä, vaan heidän itsenäinen harkintavaltansa säilyy.

Vaikuttavuuden selvittämiseksi on tarkasteltava koko osallistumis- ja suunnitteluprosessin kokonaisuutta. Kuvassa 1 on esitetty osallistumisen ja vuorovaikutuksen kehittymiseen liittyviä kriteerejä. Tässä työssä keskitytään vaikuttavuus-sektorille, mutta myös muilta sektoreilta tarvitaan tietoa selittävien tekijöiden löytämiseksi. Esimerkiksi osallistumisen ajoittuminen suhteessa suunnitteluprosessiin voi olla vaikuttavuuden kannalta ratkaisevaa. Strateginen suunnittelutaso ei välttämättä vielä kiinnosta osallistujia, mutta yksittäisen hankkeen tasolla saattavat ratkaista suuret linjat olla jo päätetty.

Liitteen 1 taulukossa on kuvattu tarkemmin työssä käytettyjä arviointikriteereitä, indikaattoreita ja tutkimusmenetelmiä.

### Käsitteistä

Osallistuminen on Tiehallinnon järjestämien osallistumismahdollisuuksien hyödyntämistä. Vuorovaikutuksessa toimijat pyrkivät vaikuttamaan toistensa näkemyksiin, pyrkimyksiin, valintoihin ja päätöksentekoon. Osallistuminen voi olla myös omaehtoista hankkeeseen liittyvää toimintaa.

Viranomaisten järjestämästä kansalaisten osallistumisesta suunnitteluun käytetään Suomessa useita nimityksiä: osallistuva, vuorovaikutteinen tai osallistava suunnittelu, osallisuus, asukasyhteistyö, yleisön kuuleminen sekä vuoropuhelu. Tässä raportissa käytetään tarkemmin erottelematta termejä osallistuminen, vuoropuhelu tai vuorovaikutus.

Maantielain (2005, 27 §) mukaan osallistumismahdollisuus on varattava kiinteistön omistajille ja muille asianosaisille sekä niille, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin suunnitelma saattaa vaikuttaa. Maankäyttö- ja rakennuslaissa on määritelty käsite osallinen. Sen mukaan osallisia ovat edellisten lisäksi myös viranomaiset ja yhteisöt silloin, kun suunnittelu koskee niiden toimialaa (MRL 62 §). Tiehallinnon vuoropuheluoppaassa käsitellään Tiehallinnon järjestämää vuoropuhelua kansalaisten, kansalaisjärjestöjen ja -yhdistysten sekä muiden asiakkaita edustavien yhteisöjen ja ryhmien kanssa. Käytännössä osallisiksi mielletään yleensä lähinnä kansalaiset ja muut asiakastahot eikä niinkään viranomaistahoja.



## 2 TUTKIMUSMENETELMÄT

### 2.1 Esimerkkihankkeiden valinta

Osallistumisen vaikuttavuutta tutkittiin kolmen meneillään olleen tai jo päättyneen hankkeen osallistumisprosesseja tarkastelemalla. Hankkeiden valinnassa käytettiin kriteereinä mm. hanketyyppejä, maantieteellistä sijaintia ja hankkeen kokoluokkaa. Lisäksi etsittiin hankkeita, joissa oli käytetty erilaisia osallistumismenetelmiä. Hankkeiden valintaan vaikutti myös mahdollisuus tavoittaa hankkeeseen osallistuneita haastateltaviksi sekä saada tietoa hankkeen aikaisesta osallistumisesta ja hankkeen kulusta.

Sopivia esimerkkihankkeita mietittiin ohjausryhmän ensimmäisessä kokouksessa ja kyseltiin mm. Hämeen, Vaasan, Oulun ja Keski-Suomen tiepiirien suunnittelupäälliköiltä Esimerkkihankkeiksi päätettiin valita yksi liikenneturvallisuushanke, yksi kehittämisselvitys ja yksi yleissuunnitelma. Kaikille valituille hankkeille yhteistä oli, että niistä tiedettiin olevan saatavilla aineistoa myös osallistumiseen liittyen. Porvoo – Myrskylä hankkeesta oli kehittämisselvityksen jälkeen tehty myös yleissuunnitelma, mutta tässä tutkimuksessa keskityttiin kehittämisselvitysvaiheeseen.

Lähtöaineistot hankittiin suurimmaksi osaksi esimerkkihankkeiden konsulteilta. Heiltä saatiin hankkeittain kokousmuistiot, tiedotteet, kutsukirjeet, ilmoitukset, raportit, palauteaineistot ja lehtiartikkelit.

Dokumentoitujen lähtötietojen perusteella laadittiin hankkeittain prosessikuvaukset osallistumisen näkökulmasta. Prosessikuvauksissa tuotiin esille osallistumisen aikataulu, käytännön toteutuma, tiedonvälityskanavat, vuorovaikutusmenetelmät ja soveltuvin osin päätöksentekovaiheet. Työn aikana prosessikuvauksia täydennettiin mm. hankesuunnittelijoiden haastattelujen yhteydessä.

### 2.2 Esimerkkihankkeiden osallistujien haastattelut

Joka hankkeesta haluttiin löytää 4-6 osallista haastateltavaksi. Ehdotuksia haastateltavista pyydettiin hankkeissa mukana olleilta Tiehallinnon edustajilta sekä suunnittelukonsulttien edustajilta. Heille painotettiin, että mukaan toivottaisiin eri tavoin hankkeisiin suhtautuneita henkilöitä. Valtatie 7 -hankkeen konsultilta saatiin kattava lista mahdollisista haastateltavista. Porvoo-Myrskylä -kehittämisselvityksen aikana oli saatu mm. internetpalautetta ja kirjattu muukin palaute Tiehallinnon asiakaspalautejärjestelmään. Näiden palautteiden sekä hankevastaavan ehdotusten pohjalta valittiin tämän hankkeen haastateltavat. Härmänmaan liikenneturvallisuussuunnitelmaan osallistuneiden kuntalaisten tavoittaminen oli mahdotonta, koska nettikyselyyn oli vastattu nimettömänä. Härmänmaalta haastateltiin Liikenneturvan sekä kuntien eri hallintokuntien edustajia.

Osallistujien haastattelut toteutettiin puhelinhaastatteluina. Haastateltaville soitettiin ja sovittiin alustavasti haastatteluajasta. Tämän jälkeen heille lähetettiin sähköpostitse lisätietoa, mm. prosessikuvaus ja vahvistus haastatteluajasta sekä, haastateltavan niin toivoessa, lyhyt ja pelkistetty tiivistelmä haastattelukysymyksistä. Kaikilla haastatelluilla oli sähköposti käytettävissä.



sään, mutta vaihtoehtona sähköpostille olisi ollut myös perinteinen posti. Puhelinhaastatteluja ei nauhoitettu. Haastattelumuistiinpanot tehtiin puhelun aikana suoraan tietokoneelle. Haastateltavien kanssa sovittiin, että tarvittaessa heihin voidaan olla yhteydessä vielä myöhemmin analyysivaiheessa, mikäli se esimerkiksi yksityiskohtien tarkistamiseksi on tarpeen.

Haastattelujen kesto oli noin 20–60 minuuttia, riippuen haastateltavan omasta kiinnostuksesta aiheeseen. Lisäksi oli huomattavissa, että asukkaiden haastattelut kestivät pidempään kuin liikenneturvallisuushankkeen yhteydessä toteutetut viranhaltijoiden haastattelut. Virkansa kautta liikenneturvallisuushankkeeseen mukaan tulleet eivät kokeneet hankkeeseen samanlaista osallisuutta kuin asukkaat olivat kokeneet muissa hankkeissa.

Kaikki haastateltavat suhtautuivat haastatteluun positiivisesti. Kaksi haastatteluun pyydettyä henkilöä tosin kieltäytyi. Haastattelut etenivät hyvässä yhteisymmärryksessä, vaikka haastatteluissa keskusteltiin myös osalliselle huolta aiheuttaneista asioista (esim. oman pellon tai mökin menettämisen mahdollisuus tai asuin- ja elinympäristön muutokset). Haastateltaville kerrottiin, että tulosten analyysistä yksittäistä vastaajaa ei pystytä tunnistamaan. Heille kerrottiin myös, että haastattelija ei ole ollut mukana hankkeiden suunnittelussa ja tarkastelee siten hankkeita "ulkopuolelta". Hankkeiden nykytilaa koskevat kysymykset välitettiin eteenpäin Tiehallinnon tai konsulttien edustajille. Keskustelu haastateltavien kanssa vaikutti luonteeltaan avoimelta. Haastateltavien nimet on esitetty liitteessä 4 haastateltavien suostumuksella, poikkeuksena yksi haastateltavista joka ei halunnut nimeään julkaistavaksi. Osallisten haastatteluteemat on esitetty liitteessä 5.

Haastatteluille osallisille lähetettiin kiitokseksi osallistumisesta Tiehallinnon heijastinliivi. Samassa yhteydessä heille toimitettiin myös tutkimusraportti.

### 2.3 Esimerkkihankkeiden suunnittelijoiden haastattelut

Jokaisesta hankkeesta haastateltiin 2-3 Tiehallinnon ja konsultin edustajaa eli ainakin hankevastaava ja konsultin projektipäällikkö (liite 6). Haastatteluun oltiin yhteydessä heti tutkimuksen alkuvaiheessa aineistonhankintaan, osallistumisprosessiin sekä haastateltavien osallistujien valintaan liittyen. Henkilökohtaiset haastattelut toteutettiin kuitenkin vasta nettikyselyn jälkeen, jotta voitiin saada haastateltavilta näkemyksiä myös kyselyvastauksiin.

Haastattelut toteutettiin helmi-maaliskuussa 2007 haastateltavien työhuoneissa. Haastattelusta sovittiin etukäteen puhelimitse ja haastateltavalle lähetettiin sähköpostitse kysymysrunko sekä hankkeen prosessikuvaus. Haastattelut nauhoitettiin. Niiden kesto vaihteli puolestatoista tunnista kolmeen tuntiin. Jo jonkin aikaa sitten päättäneiden Myrskylän ja Härmänmaan hankkeiden haastateltavien oli osin vaikea muistaa, mitä juuri kyseisessä hankkeessa oli tapahtunut, varsinkin kun heillä oli ollut sen jälkeen jo muita vastaavanlaisia hankkeita. Haastateltavat kertoivat tällöin enemmänkin yleistettyjä kokemuksiaan vastaavanlaisista hankkeista. Haastattelujen ilmapiiri oli epävirallinen ja leppoisan kiireetön, sillä haastateltavat olivat varanneet keskustelulle haastattelijan toivomuksen mukaisesti riittävästi aikaa. Suunnittelijoiden haastatteluteemat on esitetty liitteessä 7.

## 2.4 Kysely Tiehallinnon hankesuunnittelijoille

Tiehallinnon edustajilta kyseltiin kokemuksia osallistumisesta ja sen vaikuttavuudesta internet-kyselyllä. Kysely lähetettiin tiepiirien

- suunnittelupäälliköille
- suunnitelmien teettäjille (rajaus internetsivujen, Tiehallinnon puhelinluetelon ja suunnittelupäälliköiden kommenttien perusteella)
- ympäristövastaaville
- maankäyttövastaaville ja
- liikenneturvallisuusvastaaville.

Kopio kyselystä toimitettiin tiedoksi myös tiepiirien asiakkuusvastaaville. Kysely päätettiin suunnata vain tiepiirien edustajille. Keskushallinnon edustajat ja konsulttien suunnitteluhankkeiden vetäjät rajattiin jakelusta pois, jotta vastaajien tehtäväkenttä olisi samankaltaisempi ja kysymyksistä saisi yksiselitteisempiä. Konsulttien ja keskushallinnon näkemyksiä katsottiin saatavan haastattelujen ja ohjausryhmätyöskentelyn kautta.

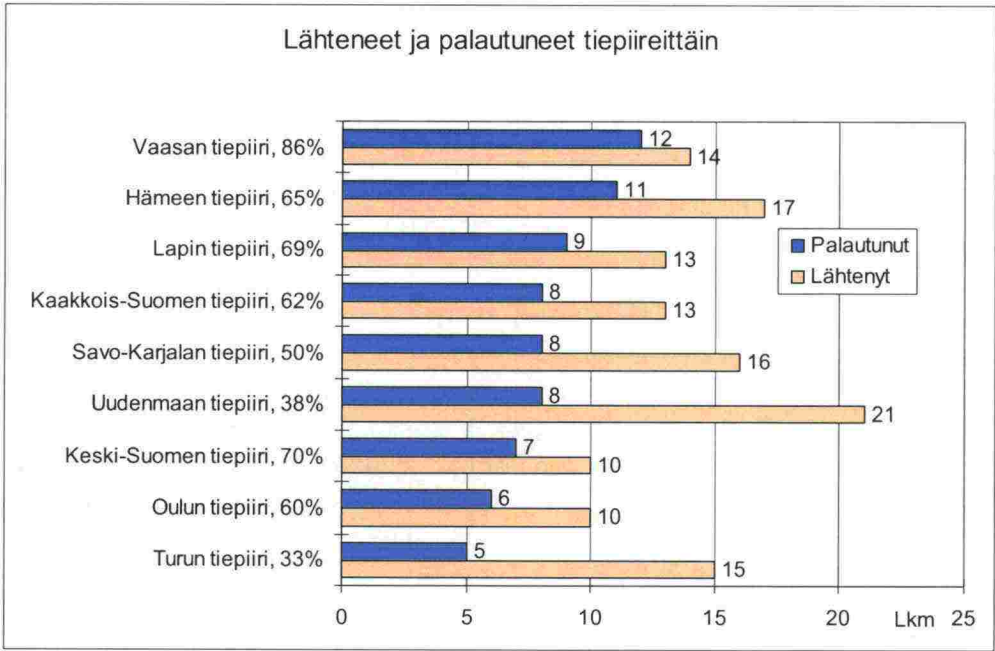
Kyselyllä selvitettiin taustatietojen lisäksi Tiehallinnon edustajien yleistä suhtautumista osallistumiseen ja sen vaikuttavuuteen. Kyselyssä oli mahdollisuus myös vapaamuotoiseen kommentointiin. Kysymykset ja kyselyn saateviesti ovat liitteessä 2.

Kysely toteutettiin marras-joulukuussa 2006. Jokaiselle vastaanottajalle lähti sähköpostiviesti, jossa oli henkilökohtainen linkki kyselyyn. Henkilökohtainen linkki mahdollistaa sen, että kyselyyn vastaamisen voi tarvittaessa keskeyttää ja jatkaa myöhemmin siitä, mihin on jäänyt. Muistutusviestissä vastausaikaa jatkettiin tammikuun 2007 alkupuolelle.

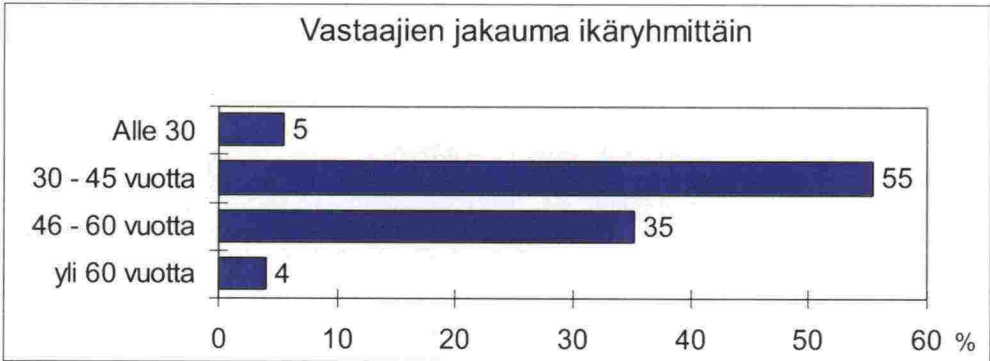
Kysely lähetettiin kaikkiaan 129 Tiehallinnon suunnittelijalle (liite 3). Vastauksia saatiin 74 eli palautusprosentiksi tuli 57. Aktiivisimmin vastasivat Vaasan tiepiiriläiset (kuva 2). Vastaajajoukko oli miehin, sillä naisten osuus oli 22 %. Tämä vastasi kuitenkin hyvin lähteneiden viestien naisten osuutta, eli molemmat sukupuolet vastasivat kyselyyn yhtä aktiivisesti.

Vastaajista suurin osa sijoittui ikäluokkaan 31-45-vuotiaat (kuva 3). Alimpaan ja ylimpään ikäluokkaan saatiin niin vähän havaintoja, että ne yhdistettiin viereisiin luokkiin. Ikäryhmittäisissä tarkasteluissa käytettiin siis kaksiportaista ryhmittelyä alle 46-vuotiaat ja 46 vuotta täyttäneet.

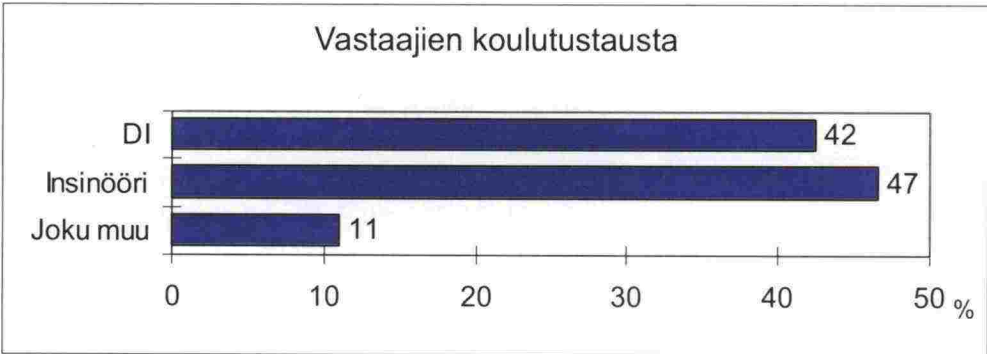




Kuva 2 Lähteneiden kyselyiden ja palautuneiden vastausten määrät tiepiireittäin palautusprosentin mukaisessa järjestyksessä.



Kuva 3 Vastaajien jakauma ikäryhmittäin.

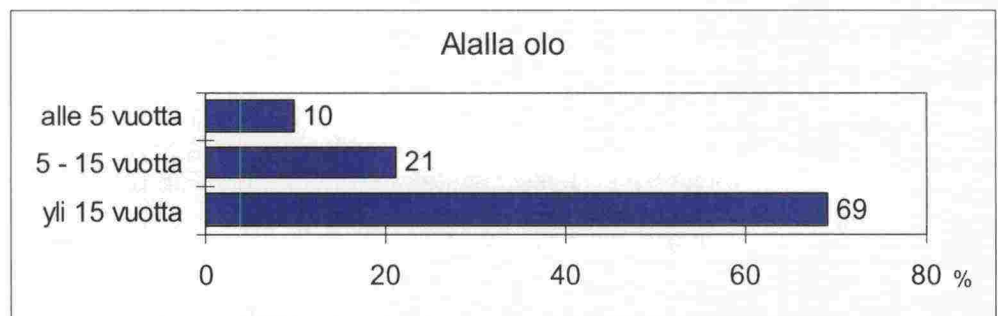


Kuva 4 Vastaajien koulutustausta.

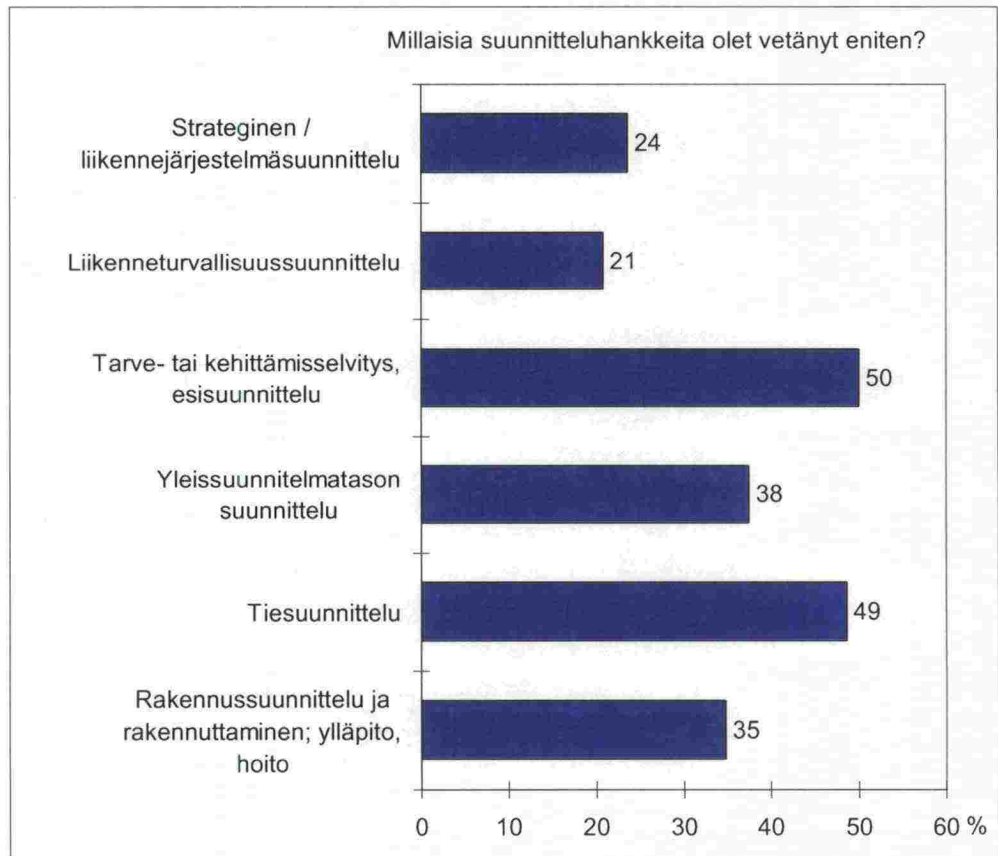
Vastaajat olivat koulutukseltaan pääosin insinöörejä tai diplomi-insinöörejä (kuva 4). Muu koulutus -ryhmä oli hajanainen: rakennusmestari, MMM, HM, FM, FK, FL ja YTM. Tarkasteluja varten koulutustaustasta tehtiin kolmiluokkainen.

Vain 7 vastaajaa oli toiminut alalla alle 5 vuotta (kuva 5). Tämäkin luokka yhdistettiin seuraavaan luokkaan, jolloin alalla olon suhteen tehdyt tarkastelut tehtiin kaksiluokkaisen jaottelun suhteen: alle ja yli 15 vuotta alalla olleet. Tässä kysymyksessä ehti olla muutaman päivän ajan virheellisesti vaihtoehtoina alle 5 vuotta, 5-10 vuotta ja yli 15 vuotta, kunnes virhe korjattiin. Puuttuvia vastauksia saatiin kuitenkin vain kolme, kun niitä muissa taustakysymyksissä oli yksi tai kaksi, joten virhe ei vaikuttanut tuloksiin.

Vastaajilla oli eniten kokemusta esi- ja tiesuunnitteluhankkeista (kuva 6). Koska vain kaksi mainitsi ylläpidon ja hoidon, niin nämä yhdistettiin edeltävään vaihtoehtoon.



Kuva 5 Vastaajien alalla toimimisen aika vuosina.



Kuva 6 Millaisten suunnitteluhankkeiden vetämisestä vastaajilla on eniten kokemusta? Vastausvaihtoehtoja sai valita enintään kolme.



### 3 ESIMERKKIHANKKEIDEN KUVAUKSET

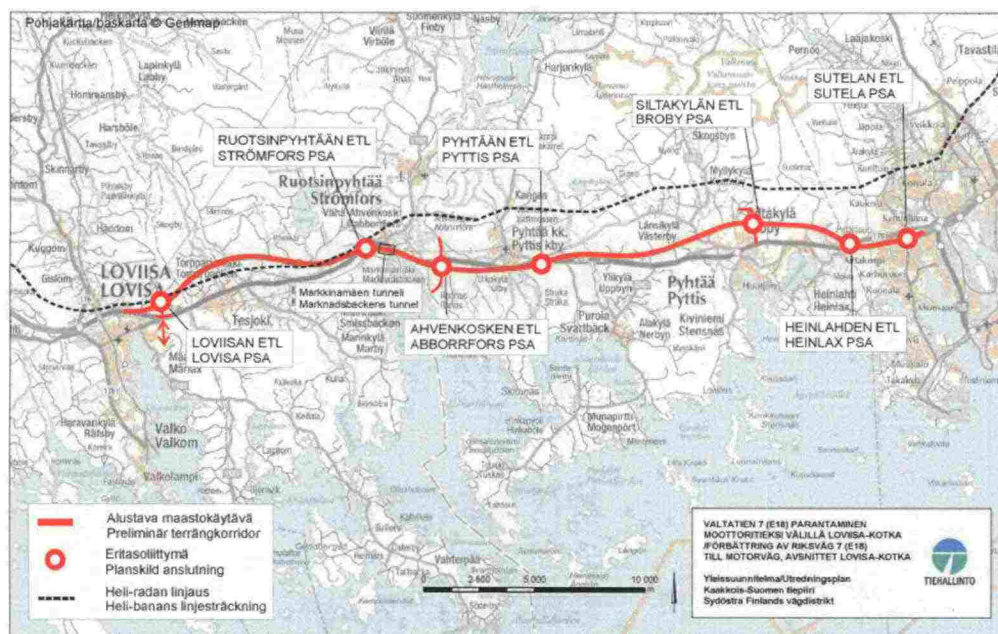
#### 3.1 Valtatie 7 Loviisa-Kotka yleissuunnitelma

##### 3.1.1 Hankekuvaus

Vuoden 2006 aikana Kaakkois-Suomen tiepiiri laati maantielain mukaisen yleissuunnitelman valtatielle 7 (Eurooppatie E18). Hankkeen tavoitteena oli tien parantaminen moottoritieksi Loviisan ja Kotkan välillä. Suunnittelualue sijoittuu Loviisan ja Kotkan kaupunkien sekä Ruotsinpyhtään ja Pyhtään kuntien alueelle (kuva 7). Suunnitelma tehtiin yhteistyössä alueen kuntien ja muiden viranomaisten kanssa.

Suunnittelun lähtökohtana oli vuonna 1998 laaditun yleissuunnitelman perusteella valittu mastokäytävä. Tiejaksosta oli laadittu aiemmin myös ympäristövaikutusten arviointi (YVA). Yleissuunnitelma tehtiin ko. välille uudelleen, koska lainsäädäntö ja kuntien maankäyttö ovat osin muuttuneet ja koska suunnitelmien tarkkuustaso- ja vaikutusarviointivaatimukset ovat nousseet ajan myötä.

Suunnitellun tiejakson pituus on noin 37 kilometriä. Yleissuunnitelmassa on tarkennettu moottoritien teknisiä ratkaisuja kuten tien poikkileikkauksen leveys, tarkempi sijainti ja liittymät. Yleissuunnitelma on lähtökohtana myöhemmin laadittavalle tiesuunnitelmalle. Tiehallinnossa on varauduttu siihen, että hankkeen toteuttaminen on mahdollista aloittaa vuonna 2009.



Kuva 7 Valtatie 7 Loviisa – Kotka hankkeen yleiskartta.

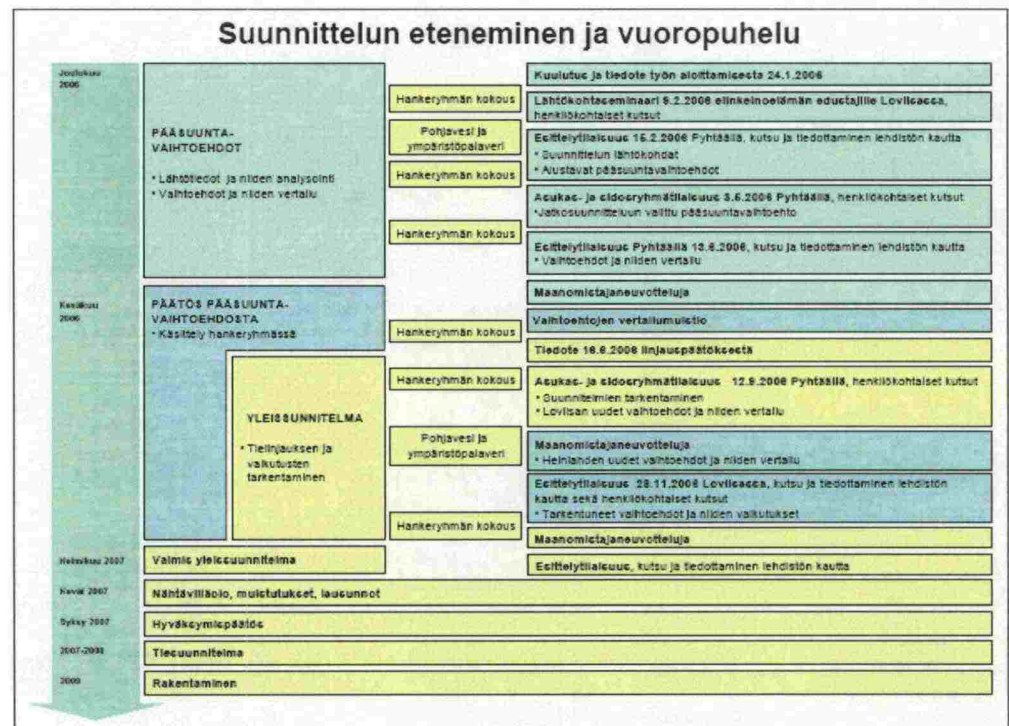
### 3.1.2 Osallistumisprosessi

Suunnittelutyön aikana järjestettiin tiedotusta ja osallistumismahdollisuuksia seuraavasti:

- tavoite- ja lähtökohtaseminaari alueen viranomaisille ja sidosryhmille 1 kpl
- esittelytilaisuudet 4 kpl
- asukas- ja sidosryhmätilaisuudet 2 kpl
- asukastapaamiset 6 kpl
- kansalaiskartta ja yleissuunnitelman internetsivut
- tiedotteet, kuulutukset 10 kpl
- kutsukirjeet postitse tilaisuuksiin
- keskustelut puhelimitse ja sähköpostilla
- hankeryhmän kokoukset 7 kpl

Valtatie 7 -hankkeen vuorovaikutuksen peruslähtökohtana oli vuorovaikutuksen avoimuus. Hankevastaavan mielestä tämä toteutui myös käytännössä. Vuorovaikutukseen oli jo hankkeen alkaessa varattu resursseja, vaikka aluksi oletettiin, ettei hankkeessa olisi kovin paljon vuorovaikutustarvetta, koska YVA ja yleissuunnitelma oli jo tehty. Asukkaiden haastatteluissa kuitenkin ilmeni, että he olivat olleet ensimmäisestä suunnitelmasta ja YVasta alkaen epävarmoja siitä, miten hanke tulisi etenemään. Osalliset eivät myöskään nähneet nyt toteutettua hanketta edellisestä vaiheesta erillisenä, vaan sen jatkona.

Suunnittelun ja vuoropuhelun eteneminen näkyy kuvasta 8. Yksityiskohtaisempi, haastattelujen pohjana käytetty prosessikuvaus on liitteessä 8.



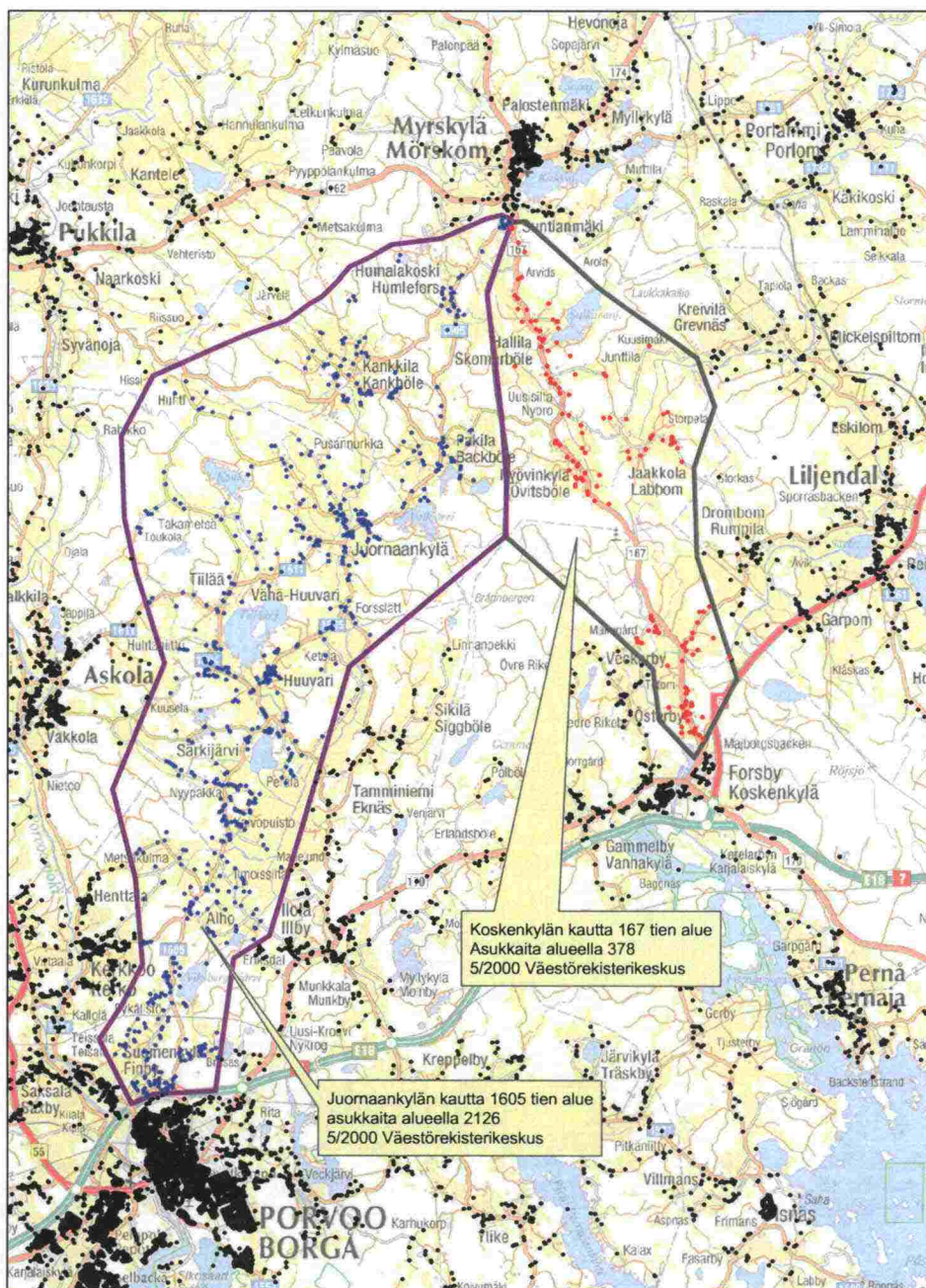
Kuva 8 Valtatie 7 -hankkeen suunnittelun ja vuoropuhelun eteneminen.



## 3.2 Porvoo – Myrskylä yhteysvälin kehittämisselvitys

### 3.2.1 Hankekuvaus

Hankkeen tavoitteena oli selvittää, mitä tieyhteyttä tulevaisuudessa kehitetään pääyhteytenä Myrskylän ja Porvoon välillä (kuva 9). Kehitettäviä pääyhteyksiä oli kaksi. Yhdystie 1605 on lyhyempi, mutta mutkainen yhteys. Maantie 167 yhdistettynä valtatiehen 7 on pidempi, mutta korkeatasoisempi yhteys. Kehittämisselvitys laadittiin vuosina 2002 - 2003.



JUL 21.11.2002 aok

Kuva 9 Porvoo-Myrskylä yhteysvälin kehittäminen.



Pääsuunnan selvittämisen tueksi työssä laadittiin neljä vaihtoehtoista toimenpidekokonaisuutta:

- 1 yhdystien 1605 sujuvuutta painottava vaihtoehto
- 2 maantien 1605 turvallisuutta painottava vaihtoehto
- 3 elinkeinoelämän kuljetuksia painottava vaihtoehto, jossa pääosa toimenpiteistä on suunnattu seututielle 167
- 4 tasapuolisuusvaihtoehto, jossa kustannukset on jaettu tasan yhdystien 1605 ja seututien 167 kesken.

### 3.2.2 Osallistumisprosessi

Porvoo-Myrskylä -hankkeen osalta tässä työssä keskityttiin nimenomaan kehittämisselvitysvaiheeseen, jossa ratkaistiin keskeinen kysymys Myrskylän ja Porvoon välisestä pääyhteydestä. Kehittämisselvitysvaiheen vuorovaikutuksen hoiti hankevastaava itse. Tarjouspyyntövaiheessa tiedottamiseksi oli suunniteltu vain aloituslehdistötiedote, jossa kerrotaan määräpaikkatutkimuksesta sekä palautekanavasta. Ihmisten liikkumiseen liittyviä kysymyksiä selvitettiin tienvarsikyselyn avulla. Hankealueella tiedettiin olevan aktiivisia kyläyhdistyksiä, jotka olivat muun muassa toteuttaneet talkoovoimin kevyen liikenteen väylän silloisen Tielaitoksen avustuksella. Hankkeessa järjestettiin asukastilaisuuksia reaktionä asukkaiden aktiivisuuteen.

Kehittämisselvityksen aikana järjestettiin seuraavia osallistumis- ja vuorovaikutustilaisuuksia:

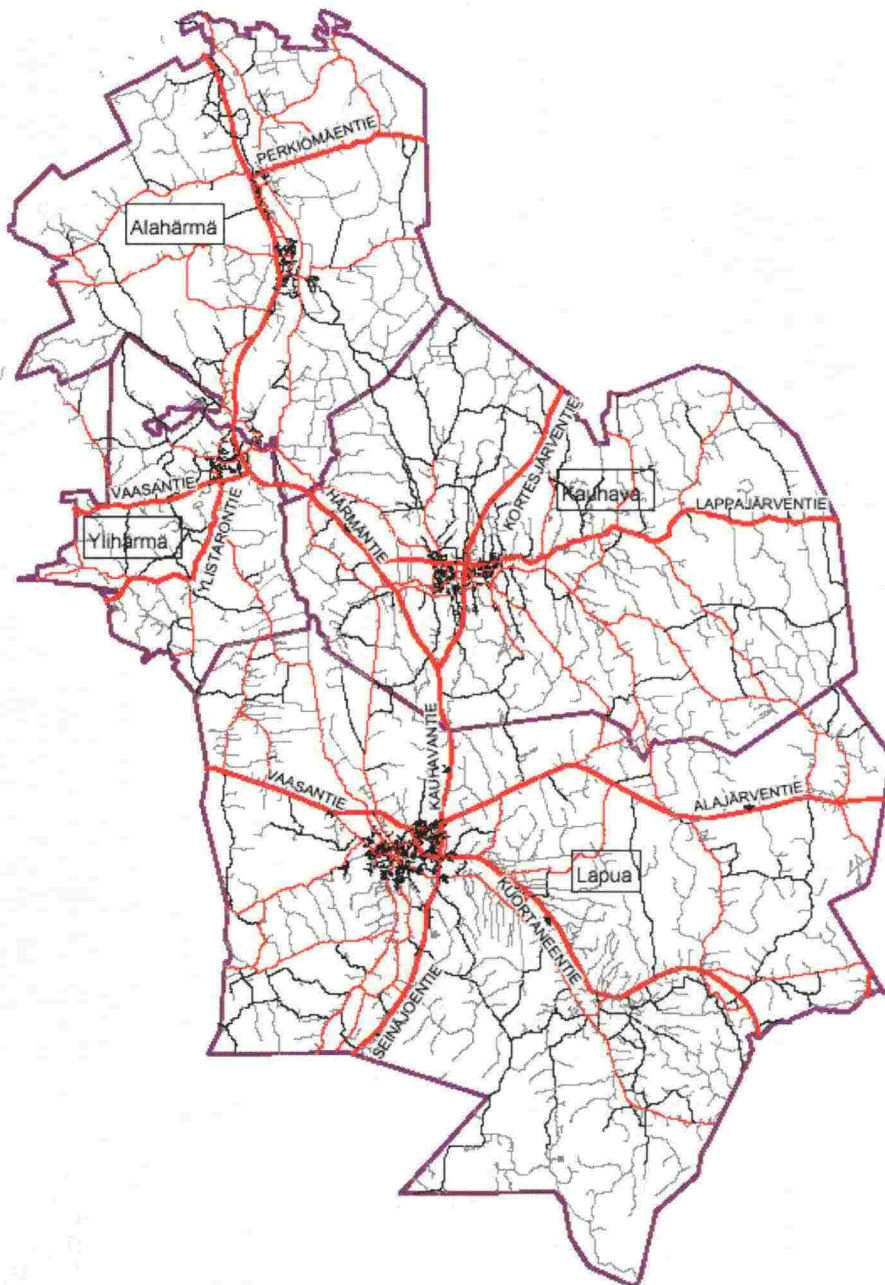
- yleisö-/asukastilaisuudet 2 kpl (yleissuunn. 2 kpl)
- tiedotustilaisuus sidosryhmille 1 kpl
- tiedotteita 3 kpl (yleissuunn. 4 kpl)
- maastokäynti 1 kpl
- tienvarsihaastattelututkimus
- Hankeryhmän kokoukset 5 kpl (yleissuunn. 7 kpl)

Haastattelujen pohjana käytetty prosessikuvaus on liitteessä 9.

### 3.3 Härmänmaan liikenneturvallisuussuunnitelma

#### 3.3.1 Hankekuvaus

Tiehallinnon Vaasan tiepiiri, Kauhavan ja Lapuan kaupungit sekä Alahärmän ja Ylihärmän kunnat laativat vuoden 2005 aikana seudullisen liikenneturvallisuussuunnitelman. Suunnittelualue muodostui Härmänmaan kunnista Alahärmä, Kauhava, Lapua ja Ylihärmä (kuva 10). Kyseessä oli ensimmäinen koko seutukuntaa käsittävä liikenneturvallisuussuunnitelma Vaasan tiepiirissä. Suunnittelualueella tapahtuu vuosittain noin 200 onnettomuutta. Härmänmaan pitkäaikainen liikenneturvallisuusvisio on, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.



Kuva 10 Härmänmaan liikenneturvallisuussuunnitelman suunnittelualue.



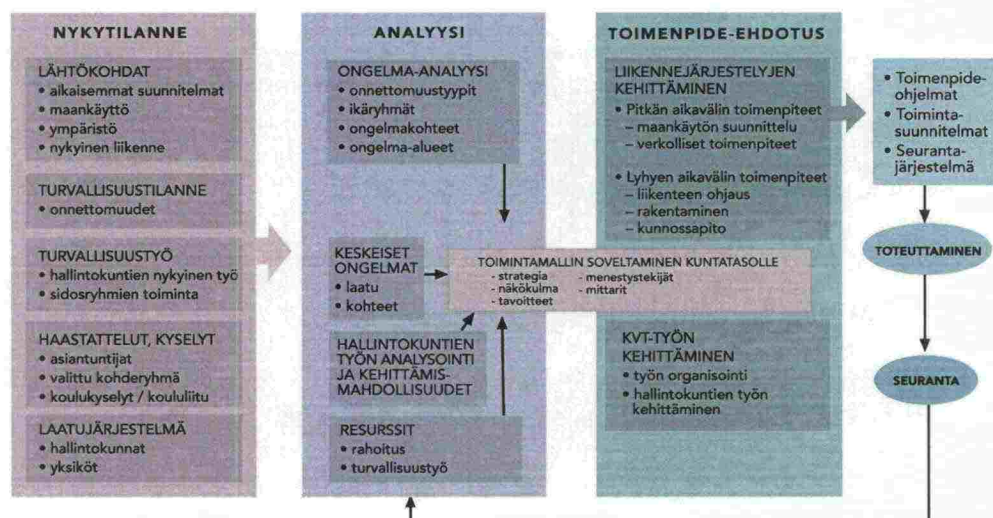
Liikenneturvallisuussuunnitelman tarkoituksena oli selvittää ne toimenpiteet, joilla onnettomuusmäärät saadaan liikenteen kasvusta huolimatta laskuun. Suunnitelman päätavoitteita olivat liikenneturvallisuuden parantaminen, liikenneturvallisuustyön ideointi ja aktivoiminen sekä kuntien välisen yhteistyön lisääminen.

### 3.3.2 Osallistumisprosessi

Kunnat pyrittiin sitouttamaan turvallisuustyöhön jo tarjouspyyntövaiheesta alkaen. Seutukunnan kunnille järjestettiin yhteistyötilaisuus ja pyydettiin kunnilta kirjallinen lupaus mukana olost. Joka kunnasta saatiinkin lautakunta- tai valtuustotason käsittelyssä ollut dokumentti.

Liikenneturvallisuusongelmia kartoitettiin kaikille kuntalaisille suunnatun nettikyselyn ja suunnittelijoiden tekemän onnettomuusanalyysin avulla (kuva 11). Maastokäynneillä oli joskus mukana myös koulun ja asukasyhdistyksen edustajia, mikäli he olivat ottaneet yhteyttä jonkin tietyn kohteen ongelman ratkaisemiseksi. Kokouksissa sovittiin kuntakohtaisista toimenpideohjelmista, jotka sisältävät nopeasti toteutettavissa olevia pienehköjä ja edullisia toimenpiteitä sekä laajempia toimintakokonaisuuksia. Kuntien eri hallintokunnat tekivät yhteistyössä liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelmat. Hankkeen lopuksi järjestettiin tiedotustilaisuus päättäjille. Myös paikallislehdet pidettiin ajan tasalla suunnitelman etenemisestä.

Härmänmaan liikenneturvallisuussuunnitelman osalta ei päästy haastattelemaan asukkaita, koska he olivat vastanneet kyselyyn nimettömästi. Hankkeen osallistumisesta saatiin tietoa kirjallisista aineistoista sekä hankevas- taavan, konsultin, liikenneturvan ja kuntien edustajien haastatteluista. Haastattelujen pohjana käytetty prosessikuvaus on liitteessä 10.



Kuva 11 Härmänmaan liikenneturvallisuussuunnitelmatyön eteneminen.



## 4 OSALLISTUMISEN SUHDE SUUNNITTELUUN

Vaikuttamismahdollisuuksien selvittämiseksi kyselyssä ja esimerkkihankkeiden analyysissä tarkasteltiin osallistumisen suhdetta suunnitteluprosessiin (vrt. kuva 1). Seuraavassa käydään läpi haastattelujen ja kyselyn tuloksia osallisten tietolähteistä, osallistumisen sisällöstä ja ajoittumisesta sekä hankkeen julkisuudesta ja avoimuudesta. Lisäksi käsitellään hankevastaa-  
van ja konsultin välistä työnjakoa osallistumisen järjestämisessä.

### 4.1 Suunnittelua koskevat tietolähteet

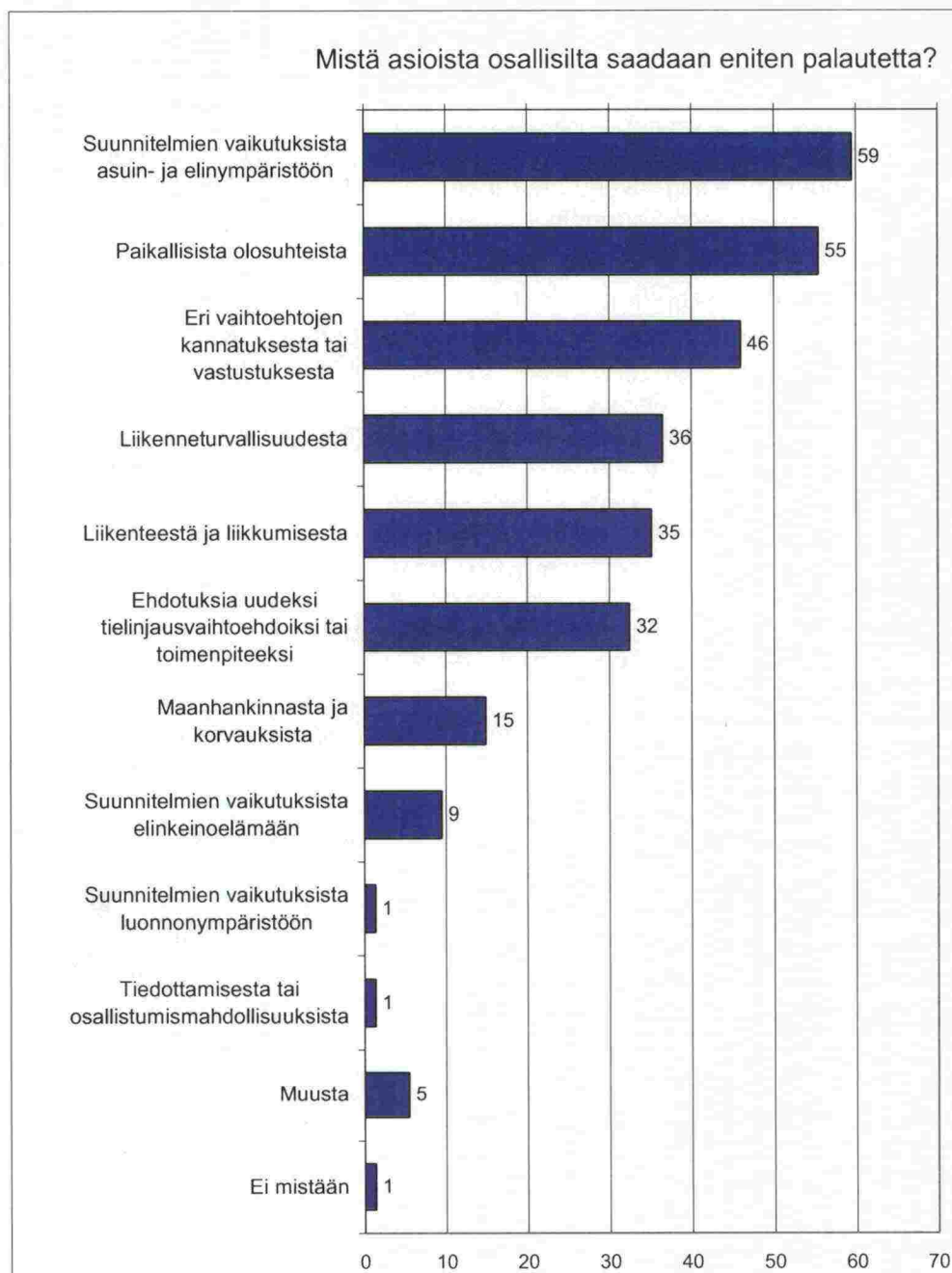
Ensivaikutelman voi tehdä vain kerran. Tämä pätee myös hankkeiden tiedottamiseen. Moni osallinen muodostaa ensimmäisen "vaistonvaraisen" käsityksensä hankkeesta ja sen avoimuudesta heti ensimmäisen tiedon hankkeesta saatuaan. Ensivaikutelman muodostumiseen vaikuttaa muun muassa se, miten varhaisessa vaiheessa tieto saadaan ja minkä kanavan välityksellä.

Osa haastatelluista osallisista oli hankkinut suunnitelmista tietoa jo ennen kuin niistä oli järjestetty ensimmäistäkään tiedotustilaisuutta tai julkaistu tiedotteita tai lehti-ilmoituksia. Tällöin huhu suunnittelusta oli kulkeutunut haastatellulle kiertoteitse ja saanut osalliset kiinnostumaan aiheesta jo aikaisemmin. Lehdestä luettujen tietojen koettiin taas usein tulevan vasta siinä vaiheessa, kun hanke on jo "vauhdissa". Pääosin saadun tiedon laatuun ja määrään oltiin tyytyväisiä. Tiedon uskottiin olevan asiallista, puolueetonta ja luotettavaa. Toisinaan tietoa olisi kaivattu enemmän, mutta samalla haastateltavat saattoivat todeta, että tietoa ei ehkä yksinkertaisesti ollut saatavilla tai kysytyt asiat eivät olleet tiedossa siinä vaiheessa, kun osalliset olisivat tietoa jo kaivanneet. Osallisilla ei ollut ilmennyt tarvetta tiedon etsimiseen muista kuin Tiehallinnon tai konsultin tarjoamista lähteistä.

Paikallisten lehtien kirjoittelua esimerkkihankkeista eivät muista seuranneensa sen paremmin hankevastaavat kuin konsultitkaan. Joskus suunnitteluhankkeista käydään vilkastakin näkemystenvaihtoa paikallislehtien yleisönosastoissa. Tällöin suunnittelijoiden olisi hyvä olla tietoisia siitä ja tarvittaessa osallistua siihen vastaamalla ainakin suunnittelijalle esitettyihin kysymyksiin.

### 4.2 Osallistumisen sisältökysymykset

Nettikyselyyn vastanneet Tiehallinnon suunnittelijat kertoivat palautteen sisältävän eniten tietoa suunnitelmien vaikutuksista asuin- ja elinympäristöön sekä paikallisista olosuhteista (kuva 12). Lähes puolet suunnittelijoista kertoi saavansa tietoa myös eri vaihtoehtojen kannatuksesta ja vastustuksesta.



Kuva 12 Tiehallinnon suunnittelijoiden valitsema kolme aihealuetta, joilta osallisilta saadaan eniten palautetta, näkemyksiä tai tietoa suunnitteluhankkeissa.

Kyselyvastaukset saivat tukea esimerkkihankkeiden suunnittelijoiden haastatteluista. **Valtatie 7** -hankkeessa asukkaat olivat nostaneet eniten esille itseään koskevia yksityiskohtia, kuten melu- ja muita asumishaittoja sekä yksityistiejärjestelyjä ja korvauksia.

"Keskustelut keskittyivät kohtiin, joissa taloja jää alle tai hankkeesta on muuta haittaa asuin ympäristölle."

"Asuin ympäristön vaikutusten kautta keskustelut kääntyivät linjausvaihtoehtoon ja sitten korvauksiin."



**Myrskylän** hankkeessa palautetta saatiin eniten kevyen liikenteen ongelmista ja yleensä liikenneturvallisuusongelmista, kuten ylinopeudesta. Itäisen vaihtoehdon varrella kärsittiin myös raskaan liikenteen haitoista.

**Härmänmaalla** asukailta saatu palaute liittyi pääsääntöisesti fyysisen ympäristön ongelmakohtiin. Kuntien kanssa päästiin keskustelemaan jonkin verran myös maankäytön suunnittelun lähtökohdista ja järkevyydestä.

Suunnitteluhankkeista saatava palaute liittyy yleensä suunnitelmien vai-  
kutuksiin ja/tai nykytilanteen ongelmiin ihmisten lähiympäristössä. Näiden  
kautta päädytään eri vaihtoehtojen kannatukseen tai vastustukseen.  
Osalliset pyrkivät siis vaikuttamaan lähielinympäristönsä tulevaisuuteen.  
Ratkaisevinta on linjaus- tai toimenpidevaihtoehdon valinta ja sen jälkeen  
keskitytään yksityiskohtaisempiin haittoihin.

### 4.3 Osallistumisen ajoittuminen

Suunnittelijoiden mielestä esimerkkihankkeiden osallistuminen ajoittui, jälki-  
käteenkäin arvioituna, kohdalleen. **Valtatie 7** -hankkeessa palautetta saatiin  
riittävän ajoissa ja suunnitelmiin voitiin tehdä muutoksia. Hankkeessa ryhdyttiin  
tutkimaan linjausta uudelle alueelle asukkaiden esityksestä. Vaikka  
suunnittelijan mukaan asiaa menttiin hetimiten esittelemään, uuden alueen  
lähiasukkaat kokivat, että heille ei ollut kerrottu asiasta ajoissa.

"Olivat aika kitkeriä sitten, kun menttiin esittelemään. Että heidän selkänsä  
takana, miksi nyt vasta? Vaikkei mitään syytä ollut aiemmin."

Myös **Myrskylän** hankkeen osallistumisen ajoituksen koettiin toimineen,  
vaikka toisen vaihtoehdon alueelle järjestettiin asukastilaisuus vasta asuk-  
kaiden pyynnöstä reilua kuukautta myöhemmin.

**Härmänmaan** hankkeella oli hankevastaavan mielestä hyvä aikataulu, jota  
myös pystyttiin noudattamaan. Ajoituksesta haastateltava mietti lähinnä sitä,  
tiedotettiinko prosessin aikana kunnan päättäjille riittävän aikaisessa vai-  
heessa, kun tiedotustilaisuus järjestettiin vasta lopuksi. Toki päättäjät tiesivät  
asiasta jo tarjouspyyntövaiheessa päättäessään suunnitelman tekemisestä.

**Asukkaat** olivat pääsääntöisesti tyytyväisiä osallistumisen ajoittumiseen kai-  
kissa hankkeissa. Osallisten toiveena oli yleisesti ottaen päästä vaikutta-  
maan jo varhaisemmassa vaiheessa, silloin kun suuria linjauksia mietitään.  
Näin siitäkin huolimatta, että suuriin linjauksiin vaikuttamisen uskottiin olevan  
epätodennäköisempää kuin yksityiskohtista neuvottelun.

Jotta osallistuminen voisi vaikuttaa, osallistumaan on päästävä riittävän  
ajoissa. Mikä sitten on "riittävän ajoissa", määritty paljolti sen mukaan,  
mihin pyritään vaikuttamaan. Asukkaat haluaisivat vaikuttaa jo suuriin lin-  
jausratkaisuihin, jotka vaikuttavat heidän lähiympäristöönsä. Osalle suun-  
nittelijoista tuntuisi kyselyn perusteella riittävän se, että suunnitelman yk-  
sityiskohtia voidaan vielä muokata.



#### 4.4 Julkisuus ja avoimuus

Haastateltujen suunnittelijoiden mielestä esimerkkihankkeet olivat luonteeltaan avoimia.

"Kaikki oli esillä, lehdistön kommentoitivissa."

Avoimuutta pidettiin hyödyllisenä sekä liikenneturvallisuusasioiden eteenpäinviemisen että yksittäisen tiehankkeen hyväksyttävyyden kannalta.

Härmänmaan hankkeessa käytettiin kaikille avoimia nettisivuja projektipankkina, jossa oli esillä kaikki kokousmuistiot ja kalvotkin. Sivuille ei ollut salasanaa, mutta toisaalta osoitetta ei markkinoitu julkisesti. Lehdistötiedotteissa kerrottiin osoite vain nettikyselyyn, johon toivottiin yleisön vastaavan. Suunnittelijat olivat saaneet nettisivuista hyvää palautetta.

"Joku taksinkuljettaja kertoi seuranneensa nettisivuilta prosessia."

Avoimuuden kannalta ongelmallisena mainittiin lähinnä sellaiset osallistumismenetelmät, joihin ei voida kutsua kaikkia halukkaita.

"Työpajojen avoimuus on ongelma, sillä työpajoihin ei voida kutsua kaikkia kuten yleisötilaisuuteen. Miten hoitaa työpajojen ennakkojulkisuuden taso? Tulevatko kaikki tarpeelliset tahot mukaan, ettei joku tärkeä osallinen jäisi pois."

Haastateltujen mielestä Tiehallinnon hankkeissa ei ole mitään salattavaa. Tarkemmin harkittuaan lähes kaikki keksivät kuitenkin joitakin asioita, joita ei eri syistä ole hyvä avoimesti kertoa.

- "Esimerkiksi lunastettavien kiinteistöjen määrää ei voi aina kertoa siksi, että itselläkään ei ole tarkkaa tai varmaa tietoa. Ei sovi esittää arvauksia, faktoilla pelataan."
- "Pienten kuntien vähien onnettomuuksien yksityiskohtia ei tuoda esiin, jottei yksittäisiä henkilöitä voi tunnistaa. Eikä tarva-laskentoja (toimenpiteiden onnettomuusvähenemä- ja kannattavuuslukuja) ole laitettu esille, kun tuloksia olisi niin vaikea selittää ymmärrettävästi."
- "Ei ehkä ihan kaikkia kuntien maksuosuuksia kannata julkaista."
- "En kannata kaikkien yksittäisten mielipiteiden julkaisemista, sillä niiden taso on kirjava. Julkaiseminen voisi nolata kirjoittajaa. Mutta toimitettuna, tulkittuna yhteenvetona palautteet olisi hyvä julkaista."
- "Ihan ekoja alkuvaiheen luonnoksia ei kannata tuoda esille, etteivät ihmiset takerru niihin. Vaikka nykyään voidaan jo keskustella työpajassa ennen ekoja luonnoksiakin."
- "Isojen teollisuuslaitosten sijoittuminen tai nämä 'uraanicaset' voi olla ongelmia."
- "Yritysmailmaan, maankäyttöön liittyvissä hankkeissa voi joskus olla salattavaa."
- "Joskus joutuu vaikeaan tilanteeseen, jos asukkaille ei saa mainita kaavasta, vaikka tietää sen olevan jo pitkällä."

**Osalliset** olisivat haastattelujen mukaan valmiita ottamaan vastaan vaikka keskeneräisempääkin tietoa. Epävarmuus mainittiin yhdeksi (tie)hankkeen eniten ahdistusta aiheuttavaksi tekijäksi. Moni osallinen koki, että omien suunnitelmien tekeminen ja toteuttaminen on varmempaa laittaa jäihin, kunnes tiedetään, miten tiehanke tulee etenemään. Päätöksiä tehtäisiin mieluummin edes keskeneräisen tiedon varassa kuin täysin tietopimennossa. Tieto keskeneräisyydestäkin on siis osallisille arvokasta. Osa kertoi tehneensä esim. tontin ostopäätöksen hetkeä ennen kuin tiehanke oli tullut jul-

kisuuteen, ja olisi saattanut valita toisin, jos olisi kuullut edes epävarmaakin tietoa hankkeesta.

Suunnitteluhankkeiden avoimuutta pidettiin kaikin tavoin hyödyllisenä. Suunnittelijoiden mielestä Tiehallinnolla ei ole mitään salattavaa, mutta yksittäisten osallisten yksityisyyden suojelemiseksi täytyy toisinaan jotain jättää julkisesti kertomatta. Osallisten mielestä avoimuutta voisi lisätä kertomalla vielä keskeneräisistä ja epävarmoistakin asioista. Hankkeen toteutumisen epävarmuus on yksi asukkaita eniten ahdistavista tekijöistä suunnittelun aikana. Tätä ahdistusta vain pahentaa pelko siitä, että asukkaita salataan jotakin. Lievitystä ahdistukseen toisi luottamus siihen, että keskeneräiset ja epävarmatkin asiat tuodaan sellaisenaan esille.

#### 4.5 Tiehallinnon ja konsultin välinen työnjako

**Valtatie 7** -hankkeessa konsultin ja tilaajan välillä käytettiin perinteistä työnjakoa, jossa hankevastaava vastaa tiedottamisesta ja vuorovaikutuksesta ja konsultti valmistelee ja hoitaa käytännön asioita.

"Esimerkiksi työpajoissa konsultilla päävetovastuu."

Asukkaat ovat voineet olla yhteydessä joko konsulttiin tai hankevastaavaan. Suunnittelijoiden mielestä oleellista on, että asukkaiden suuntaan konsultti ja hankevastaava toimivat "yhtenä"; kenelle palautteet tulevatkin, ne jaetaan kaikille tiedoksi.

"Osa haluaa keskustella nimenomaan virkamiehen kanssa."

"Yhteydenoton vaikutuksella voi olla eroja onko se tullut konsultille vai hankevastaavalle – vaikea kysymys, vaikea arvioida. Hankevastaavan voi olla helpompi vaikuttaa, konsultti on kuitenkin Tiehallinnon ja asukkaan välissä."

Kunnan osallistumisen suunnittelijat kokivat jääneen vaisuksi, kun nimetty kunnan edustaja ei paljoakaan osallistunut hankeryhmään.

"Asiat jouduttiin hoitamaan jälkeinpäin kaavakonsultin tai kaavoituslautakunnan kautta, mikä teetti ylimääräistä työtä."

Sekä konsultti että hankevastaava korostivat hankevastaavan osallistumisen merkitystä.

"On tärkeätä, että tiepiirin edustaja on läsnä, esillä, tietää ja vastaa asioista, mutta Tiehallinnon resursseilla ei ole järkevää tehdä enempää. Tällainen yhteistyö on paras."

"Hankevastaavan tulee olla aktiivisesti mukana vuorovaikutuksessa ja ehkä laajeneekin (hankevastaavan) osallistumisen tarve. Vuoropuhelua ei voi sysätä konsultille kokonaan. Virkamies tekee kuitenkin päätöksen, eikä virkamiehellä ole eväitä tehdä päätöstä, jos tieto tulee vain konsultin kautta."

"Jos joku henkilö herättää aggressioita, hänet on tärkeätä pitää poissa yleisön edestä, oli mistä hyvänsä."

Valtatie 7 -hankkeen **osalliset** olivat kokeneet Tiehallinnon ja konsultin välisen työnjaon ja yhteydenpidon ilmeisen toimivaksi; ainakaan tästä ei erikseen mainittu. Yksi haastateltu tosin totesi, että toiselta paikkakunnalta tulleen konsultin paikallistuntemus tai tietämys suunnitelmien toteuttamisen käytännön reunaehdoista ei ollut samaa luokkaa kuin aluetta tuntevien Tiehallinnon edustajien.



Suunnittelijoiden haastatteluissa ilmeni, että **Myrskylän** hankkeessa oli käytetty poikkeuksellista työnjakoa tiepiirin ja konsultin välillä. Hankevastaava halusi itse hoitaa hankkeen vuorovaikutuksen. Konsultin tehtäväksi jäi tekninen suunnittelu. Ensimmäisessä asukastilaisuudessa konsultti ei ollut edes mukana, vaan ainoastaan tiepiirin ja kunnan edustajat. Toisessa asukastilaisuudessa konsultti oli läsnä, mutta lähinnä taustalla kuuntelijana. Asukkaiden palautteetkin (internet, kirje, puhelu) ohjattiin suoraan Tiehallinnolle.

Kyseinen hankevastaava oli kokeiluluonteisesti vetämässä tiehanketta. Vuoropuhelussa ei hänen mukaansa käytetty rutiinia, vaan luovaa kokeilua. Hankkeessa toteutettiin mm. harvemmin käytetty määräpaikkatutkimus samanaikaisesti molemmilla teillä, jotta saatiin selville, kumpaa reittiä Porvoon ja Myrskylän välillä käytetään enemmän. Kyseinen hankevastaava koki olevansa lähempänä asukkaita kuin varsinaiset tiesuunnittelijat, koska hänellä ei ole insinöörikoulutusta.

"Pystyin puhumaan ihmisten kielellä. Minulla ei ollut omaa näkemystä puolustettavana."

Hänen mielestään tiepiirin pitäisi olla hankkeiden vuorovaikutuksessa pääroolissa ja vuoropuheluosaamista tulisi painottaa jo tarjouksessa.

"Tiedottamisen pitää kuulua tilaajalle, konsultti voi toimia lähinnä apuna, taustalla."

"Työnjako pitäisi miettiä kunkin hankkeen miehityksen mukaan – keneltä löytyy paras vuoropuheluosaaminen. Jo tarjouspyynnössä pitäisi painottaa, että on mietittävä erikseen myös vuoropuhelun hoitaminen. Voi käyttää vaikka alikonsulttia, jollei itseltä löydy osaajia."

Konsultin mielestä myös tällainen työnjako oli selkeä ja toimiva, mutta asukastilaisuuksiin konsultinkin olisi tarpeen osallistua.

"Helpottaahan se konsultinkin työtä, kun tilaaja tekee. Konsultin olisi kuitenkin pitänyt olla mukana asukastilaisuudessa, sillä pelkästä muistiosta ei oikein pääse selville, mitä siellä on tapahtunut."

Myrskylän hankkeen **osallisille** ei haastattelujen perusteella tuntunut olevan merkitystä sillä, onko vetovastuu hankevastaavalla vai konsultilla. Osallisille tärkeintä on asiallinen vuorovaikutus sekä avoin tiedonsaanti ja keskusteluyhteys hankkeen edustajan kanssa. Osallisten haastatteluissa hankkeen vuorovaikutus sai myönteistä palautetta. Vuorovaikutus tuntui henkilöityneen Tiehallinnon edustajaan, edellä mainittuun hankevastaavaan, jonka vuorovaikutustaitoihin oltiin tyytyväisiä.

**Liikenneturvallisuushankkeessa** Tiehallinnon ja konsultin välille on haastateltujen suunnittelijoiden mukaan muotoutunut vuosien kuluessa selkeä työnjako. Sekä hankevastaava että konsultti kokivat työnjaon toimineen hyvin.

"Prosessi meni tosi hyvin eteenpäin, hyvin johdonmukaisesti. Uskon, että konsultin toiminta kuntiinkin päin oli selkeää."

"KVT-ryhmissä (kasvatus-valistus-tiedotus) tiepiirin edustaja ei aina ole edes mukana, seminaareissa kyllä."

Konsultti korosti hankevastaavan osallistumisen merkitystä liikenneturvallisuuksuunnitelmien laadinnassa.

"On tärkeitä, että tiepiirin edustaja osallistuu tähän, ettei ulkoisteta konsultille. Henkilökohtainen vuorovaikutus luo uskottavuutta."



Eräässä kunnan viranhaltijan haastattelussa tuli esille, että konsultin koettiin tehneen hyvää työtä, mutta ehkä jopa liian "valmiiksi pureskelluksi" asti. Haastateltavalle asti ei ollut välittynyt, perustuivatko kokouksissa esitetyt asiat muiden tahojen kanssa käytyihin neuvotteluihin vai konsultin omaan asiantuntemukseen.

Tiehallinnon ja konsultin välisestä työnjaosta on tullut ajankohtainen kysymys, kun Tiehallinnon ohjaustehtävä on joissakin yhteyksissä ulkoistettu ns. projektinjohtokonsultille. Haastatellut suunnittelijat korostivat hankevästävien osallistumisen merkitystä vuoropuhelussa. Vuoropuhelua ei pidä ulkoistaa kokonaan konsultille eikä toisaalta jättää konsulttia kokonaan vuoropuhelun ulkopuolelle. Hankevästävien ja konsultin yhteistyöhön perustuvaa mallia pidettiin toimivimpana. Yhteistyön yksityiskohtaisemmasta työnjaosta on hyvä sopia hankekohtaisesti ja kiinnittää asiaan huomiota jo tarjousvaiheessa, jotta saadaan parhaat osaajat vuoropuhelua hoitamaan.

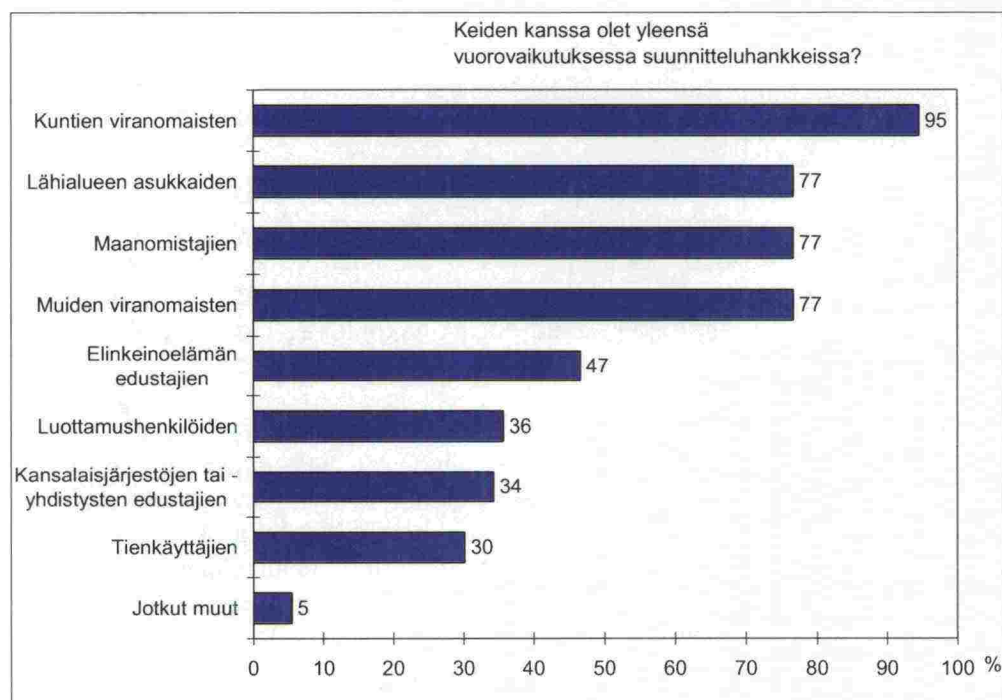
Tiehallinnon ja konsultin välinen työnjako voi vaikuttaa myös osallistumisen vaikuttavuuteen. Haastatellut osalliset pitivät vuorovaikutuksen toimivuutta tärkeämpänä kuin keskustelukumppanin taustaa. Toisaalta hankevästävällä voi olla parempi paikallistuntemus kuin muualta tulleella konsultilla. Viranomaisena hankevästävien voi myös olla helpompi vaikuttaa Tiehallinnossa ja muissa viranomaisyhteyksissä. Täten palautteen vastaanottajataholla saattaa joskus olla merkitystä yhteydenoton vaikutukseen.

## 5 OSALLISTUJAT JA OSALLISTUMISTAVAT

Osallistumisen vaikuttavuus edellyttää osallistumista ja mahdollisuuksia osallistua. Seuraavassa tarkastellaan kyselyn ja esimerkkihankkeiden avulla vuoropuheluun osallistuneita tahoja sekä niiden osallistumisaktiivisuutta ja -motiiveja (vrt. kuva 1). Lopuksi arvioidaan esimerkkihankkeissa tarjottuja osallistumistapoja sekä tiedotusta hankkeen päätyttyä.

### 5.1 Osallistujatahot

Tiehallinnon suunnittelijat ovat ehkä odotetustikin eniten vuorovaikutuksessa kuntien viranomaisten kanssa (kuva 13). Maanomistajien ja lähialueen asukkaiden kanssa ollaan kuitenkin tekemisissä yhtä paljon kuin viranomaistenkin. Selvästi vähemmälle jäävät muut tahot. Tätä selittää se, että järjestöjen ja elinkeinoelämän edustajia on määrällisesti vähemmän kuin asukkaita ja maanomistajia. Toisaalta tulos on aika perinteinen; vasta uudempien vuorovaikutusmenetelmien myötä on ryhdytty erityisesti kutsumaan kansalaisjärjestöjä ja luottamushenkilöitä mukaan. Osa suunnittelijoista saattaa yhä kokea osallistumismenettelyt työtehtävänä toissijaiseksi perinteisten viranomaistapaamisten rinnalla.



Kuva 13 Kenen kanssa suunnittelijat ovat yleensä vuorovaikutuksessa suunnitteluhankkeissa? (% vastaajista).

**Valtatien 7 ja Myrskylän hankkeessa** vuoropuhelun osapuolina olivat viranomaistahojen lisäksi maanomistajat ja asukkaat sekä elinkeinoelämän ja järjestöjen edustajat.

”Osalliset olivat pääsääntöisesti linjausten tuntumassa asuvia tai maata omistavia, joille hankkeesta oli haittaa.”



Myrskylän hankeryhmään kutsuttiin vain Myrskylän edustajat eli kunnanjohtaja, tekninen johtaja ja kunnanhallituksen edustaja, vaikka kehittämisselvityksen reitit sijaitsivat myös Askolan, Porvoon ja Pernajan alueilla. Nämä olivat kuitenkin mukana tiedotustilaisuudessa ja lausunnonantajina.

**Härmänmaan** liikenneturvallisuussuunnitelman laatimisessa tiepiirin ja konsultin edustajat olivat vuorovaikutuksessa viranomaistahojen kanssa: neljän kunnan eri hallinnonalojen edustajat, Etelä-Pohjanmaan liitto ja Liikenneturva. Myös lääninhallituksen edustaja oli kutsuttu, mutta hän ei osallistunut kokouksiin. Viranhaltijoiden haastattelujen perusteella syntyi vaikutelma, että viranhaltijat eivät koe olevansa varsinaisia osallisia, vaan tekevänsä vain työtään.

Luottamushenkilöt ja media olivat mukana tiedotteiden ja tiedotustilaisuuden kautta. Vuorovaikutus kuntalaisten kanssa rajoittui muutamiin yhteydenottoihin, joita tiedote tai nettikysely oli herättänyt.

## 5.2 Osallistumisaktiivisuus

Osa osallisista tekee tietoisien päätöksen osallistua mahdollisimman aktiivisesti kaikkiin mahdollisiin tilaisuuksiin ja eri kanavia käyttäen. Osalla osallistuminen on sattumanvaraisempaa. Tällöin osallistuminen voi rajoittua yksittäiseen tai muutamaa yleisötilaisuuteen. Toisilla pääpaino voi olla mielipiteen eteenpäin viemisessä henkilökohtaisten kontaktien ja yhteydenottojen kautta.

**Valtatie 7** -hankkeessa osallistuivat aktiivisimmin lähiasukkaat ja maanomistajat. Haastatellut osalliset katsoivat prosessia kokonaisuutena, joka on vain ollut hiljaiselossa 90-luvun lopun jälkeen. Eräs heistä totesi noin kymmenen vuotta jatkuneen prosessin aiheuttaneen sen, että on väsyttynyt.

”Tulee alistuneisuus, eikä jakseta enää keskustella ja toimia tilaisuuksien ulkopuolella. Nyt toiminta on ollut enemmän yksilötasolla.”

**Myrskylän** hankevastaavan mukaan asukkaiden aktiivisuus pakotti aktiivisuuteen myös tiepiirissä. Aiemmin kyläyhdistys oli rakennuttanut itse kylälle sorapintaisen pyörätien. Yhteysväliselvityksessä kyläyhdistys järjesti asukastilaisuuden, hoiti sen tiedotuksen ja järjesti kahvitarjoilun lopuksi. Lisäksi yhdistys aktivoi asukkaita antamaan palautetta suunnittelijoille tekemällä oman tiedotteen palautteenantomahdollisuudesta. Myös yleissuunnittelun aikana paikalliset olivat toimineet aktiivisesti ja käyneet tiepiirin konttorilla Helsingissäkin keskustelemassa hankkeesta. Asukkaiden tavallista suurempi aktiivisuus kanavoitui siis yhteistyöhön suunnittelijoiden kanssa.

**Härmänmaan** hankkeessa voidaan arvioida lähinnä viranomaisten osallistumisaktiivisuutta. Suunnittelijoiden mielestä kuntien edustajat ovat yleensä aika aktiivisia. Heidän aktiivisuutensa riippuu paljolti siitä, miten kunnan teknisen puolen henkilö saa muita mukaan.

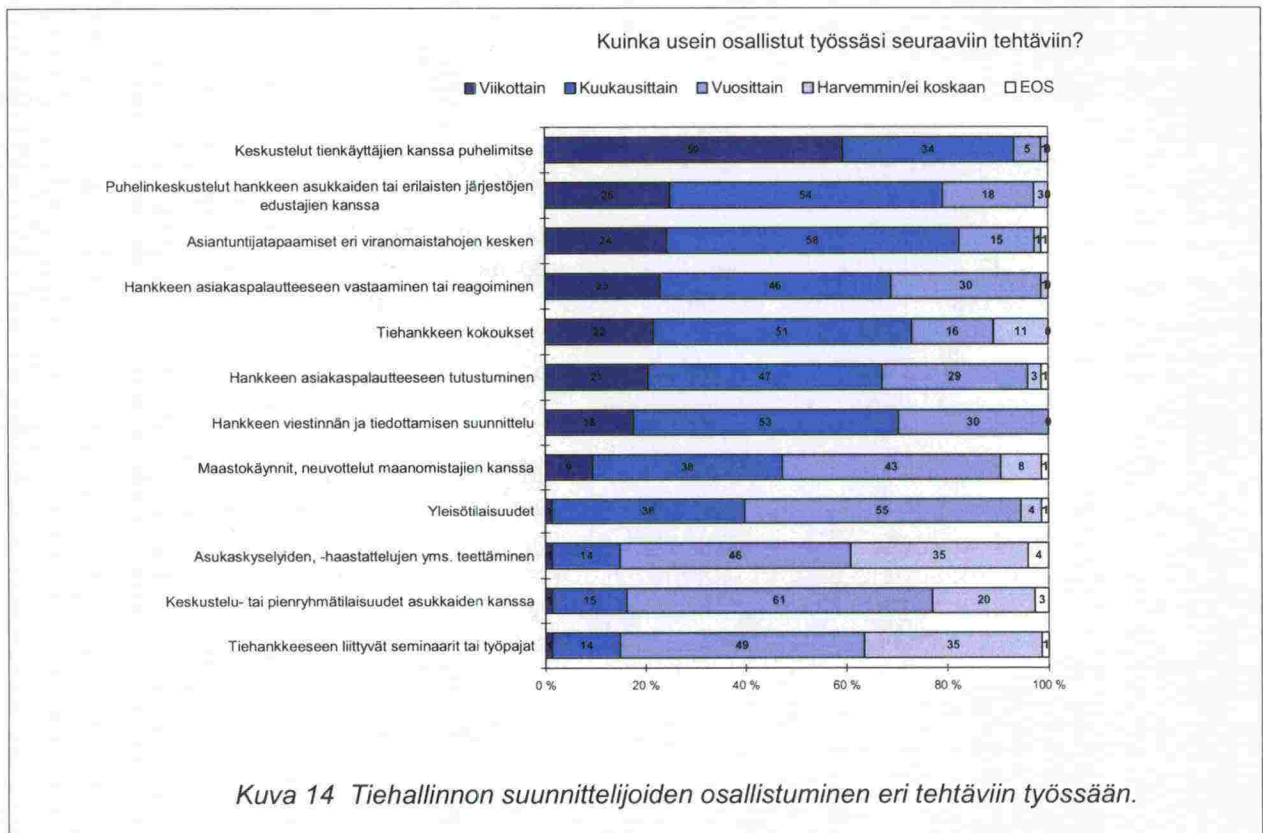
”Joskus sosiaalitoimen johtaja on kysynyt, ettei kai hänen tarvitse tulla. Eikö riitä, että tekninen johtaja paikalla.”

”Monesti juuri vapaa-ajan edustajat loistavat poissaolollaan. Pelkkä kutsu ei aina riitä, pitää soitella perään. Tilaisuuksissa pyritään kyllä motivoimaan.”

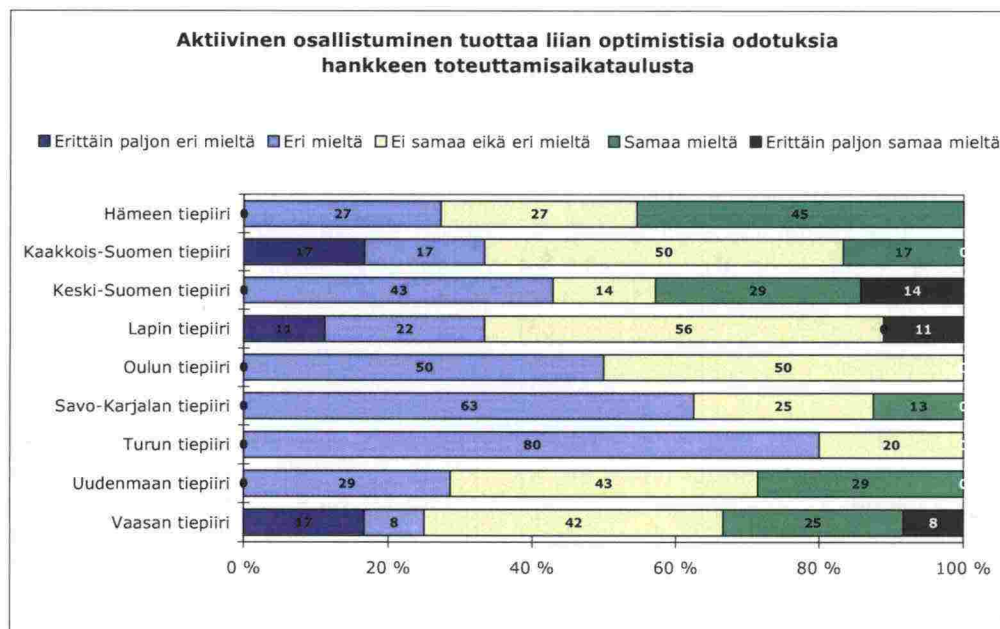
”Tilanne on pikkuisen parantunut viime vuosina, kun kunnanvaltuusto nimeää edustajat. Osallistuminen kuuluu nyt heidän työtehtäväänsä. Aiemmin teknisen puolen edustaja yritti saada muita mukaan, mutta motivaatio on pienempi jos työkaverin asemassa oleva pyytää.”

**Kyselyn** perusteella Tiehallinnon suunnittelijoille arkipäiväisintä osallistumista ovat mm. puhelinkeskustelut tienkäyttäjien ja hankealueiden asukkaiden tai järjestöjen edustajien kanssa sekä asiantuntijatapaamiset (kuva 14). Osallisten kertoma tukee tätä, sillä monet kertoivat olleensa yhteydessä suunnittelijakonsultin lisäksi Tiehallinnon edustajiin. Osalliset kertoivat myös keskustelleensa kasvokkain Tiehallinnon edustajien kanssa.

Reilu viidennes (23 %) tiepiirien suunnittelijoista kannatti väittämää, että aktiivinen osallistuminen tuottaa liian optimistisia odotuksia hankkeen toteuttamisaikataulusta. Toisaalta 41 % oli päinvastaista mieltä ja 36 % ei osannut ottaa kantaa. Myös tiepiirien välillä oli isoja eroja tähän väittämään suhtautumisessa (kuva 15).







Kuva 15 Tiepiirien suunnittelijoiden kannanottoja väittämään.

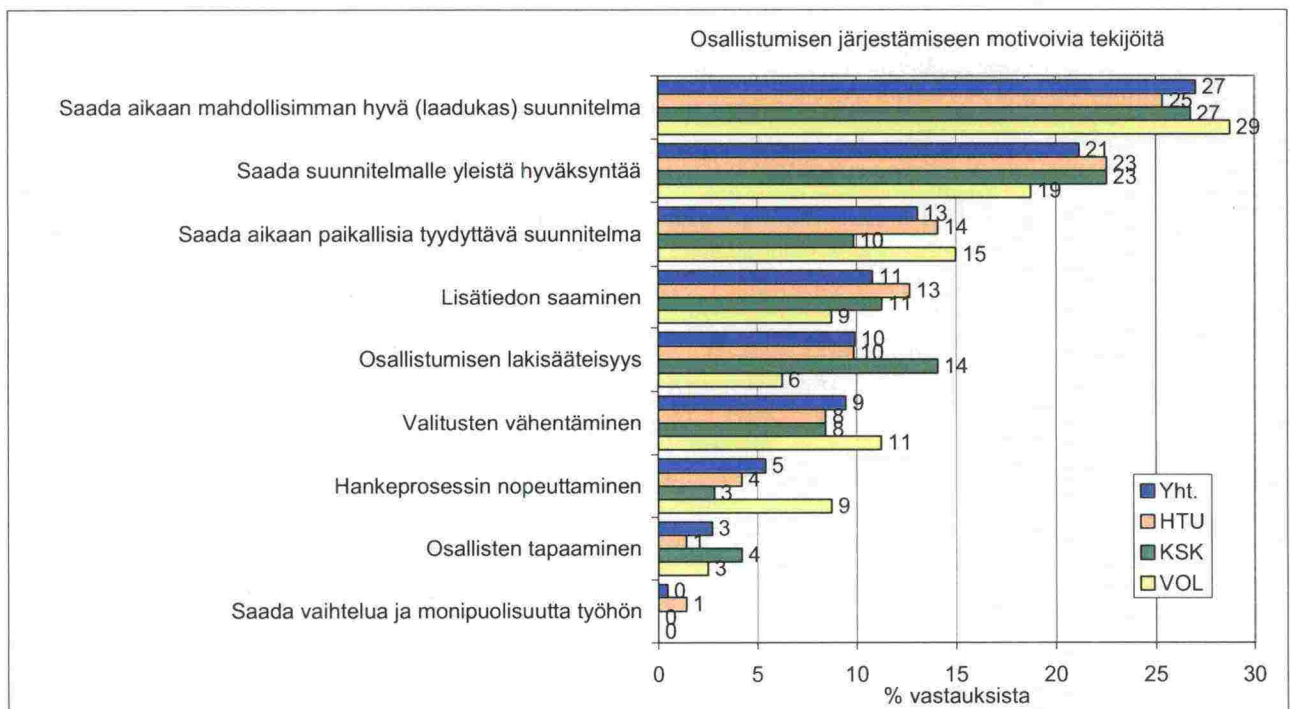
### 5.3 Osallistumismotiivit

Asukkaita oli motivoinut osallistumaan halu vaikuttaa omaan lähiympäristöön ja estää ei-toivottuja muutoksia. Erityisen aktiivisia osalliset olivat, jos uhkana oli oman tontin, tilan, mökin tms. jääminen tien alle. Myös liikenneturvallisuuteen liittyvät asiat aktivoivat paitsi liikenneturvallisuushankkeessa myös esim. Myrskylän hankkeessa. Erään osallisen mukaan liikenneturvallisuutta on helppo käyttää perusteluna myös omien etujen ajamiseen.

Kyselyn mukaan suunnittelijoita motivoivat eniten mahdollisimman hyvän ja laadukkaan suunnitelman aikaan saaminen sekä yleisen hyväksynnän saaminen suunnitelmalle (kuva 16). Kolmanneksi osallistumisen järjestämisen motivaatiotekijäksi nousi halu saada aikaan paikallisia tyydyttävä suunnitelma. Lisätiedon saaminen, osallistumisen lakisääteisyys ja valitusten vähentäminen koettiin suunnilleen yhtä tärkeiksi. Vastauksissa oli hieman eroja, kun niitä tarkasteltiin tiepiirien kolmijaon mukaisesti, mutta erot eivät olleet tilastollisesti merkitseviä (kuva 17).



Kuva 16 Suunnittelijoita osallistumisen järjestämiseen motivoivia tekijöitä.



Kuva 17 Osallistumiseen motivoivat tekijät tiepiireittäin tarkasteltuna.



## 5.4 Esimerkkihankkeiden osallistumistavat

### 5.4.1 Osallistumismahdollisuuksien riittävyys ja toimivuus

Haastatellut **osalliset** olivat melko tyytyväisiä hankkeiden aikaisiin osallistumismahdollisuuksiin. Sekä tilaisuuksien määrään, laatuun että ajoitukseen oltiin tyytyväisiä. Ajantasaista tiedottamista hankkeen etenemisestä esim. sähköpostin välityksellä toivottiin enemmän, ja etenkin toivottiin tiedottamista varsinaisen suunnittelu- ja osallistumisprosessin jälkeen.

Myös kaikkien haastateltujen **suunnittelijoiden** mielestä osallistumismahdollisuuksia tarjottiin - jälkikäteenkin arvioituna - riittävästi ja niiden ajoitus oli hyvä. Valtatie 7 -hankkeen konsultin mukaan on tehty kaikki, mikä on osattu. Muiden hankkeiden konsultit arvioivat osallistumismahdollisuuksien tarjontaa riittäväksi suhteessa siihen, mitä tarjouspyynnössä oli pyydetty ja asetettu tavoitteeksi. Enemmänkin olisi voitu tehdä, jos resursseja olisi ollut käytettävissä.

**Valtatie 7** -hankkeessa oli hankevastaavan mukaan varauduttu laajaan vuorovaikutukseen, mutta silti oli yllättävää, miten suureksi vuorovaikutuksen määrä käytännössä laajeni. Osallistumistavat olivat moniportaisia: isot tilaisuudet, työpajat ja myös talokohtaiset palaverit, puhelinneuvottelut sekä sähköpostit.

"Osallistumismahdollisuuksia ei kuitenkaan ollut liikaa, sillä osallistumisaktiivisuus ei hiipunut."

"Osallistuminen oli kattavaa sekä maantieteellisesti että alueen toimijoiden, elinkeinorakenteen ja väestörakenteen kannalta."

Tilaisuuksien ajoitus ja paikka mietityttivät suunnittelijaa. Osa asukkaista saattoi hänen mukaansa kokea yleisötilaisuuden jääneen kauas, kun se pidettiin 40 km suunnitteluvälin keskipaikkeilla.

"Loviisalaiset eivät olisi halunneet ajaa Pyhtäälle."

Suunnittelijan mielestä yksi yhteinen tilaisuus oli kuitenkin parempi kuin kaksi erillistä, koska siten kaikki olivat mukana samassa keskustelussa ja saivat kuulla samat asiat. Kun asukkaiden toiveesta tutkitun uuden linjausvaihtoehdon lähiasukkaille tiedotettiin asiasta, he kritisoivat tiedotuksen tulleen myöhässä. Osallistumisjärjestelyissä onkin hankala ottaa etukäteen huomioon osallistumisen vaikutuksesta laajeneva vaikutusalue.

Elinkeinoelämän edustajille järjestettiin erillisneuvottelut liittymien osalta, kun ilmeni, että kunnilta saaduissa lähtötiedoissa oli puutteita.

"Mukana oli tuuriakin, että asia paljastui, muutoin linjaus tai rinnakkaistie olisi pahasti tuhonnut kiviteollisuustoiminnan."

Hankkeessa käytettiin ensimmäistä kertaa ns. kansalaiskarttaa, jossa sai internetissä piirtämällä antaa kartalle paikannettua palautetta. Karttapohjaksi sai valita myös ilmakuvan. Netin kautta saatiin parikymmentä palautetta, mutta nettisivujen karttoja ja tietoja käytettiin enemmänkin.

"Kartalle paikantuminen helpottaa kommentin tulkintaa."

"Ihmiset olivat tulostaneet karttoja netistä."

"Tulevaisuudessa käyttö laajennee kun sitä opitaan käyttämään."

Pienistä aikataulumuutoksista, kuten yleisötilaisuuden siirtymisestä joulukuulta maaliskuulle, ei tiedotettu.

"Lehdistöä tällainen ei kiinnostaisi ja asukkaat kommentoisivat, että miksi turhaan vaivata, tulee sitten aikanaan."

Toisaalta asukkaat toivoivat juuri ajantasaista tiedotusta esimerkiksi sähköpostitse enemmän.

Osalliset olivat tarjottuihin mahdollisuuksiin tyytyväisiä. Kuitenkin jopa laajalla osallistumisella ja vuorovaikutuksella toteutetussa hankkeessa osalliset kokivat, että henkilökohtaiset kontaktit ja oma aktiivisuus ovat välttämättömiä oman näkemyksen ja ajatusten perille saamiseksi.

**Myrskylän** hankkeen suunnittelijat pohtivat yhä alueellisen tasapuolisuuden toteutumista. Ensin oli aiottu pitää vain yksi asukastilaisuus Askolassa, mutta asukkaat vaativat tasapuolisuuden vuoksi asukastilaisuuden Myrskyläänkin. Konsultin mielestä 167-tienvarren asukkaat ja Porvoon lähellä asuvat jäivät vuoropuhelussa vähemmälle, vaikka hankkeessa oli yritettykin löytää vastapainoa Askolan vahvalle kyläyhdistykselle.

"167-tien varrellakin olisi pitänyt olla oma tilaisuus, vaikkei siellä mitään paikkaakaan olisi oikein ollut."

"Entä miten pitäisi toimia silloin, kun välin toisessa päässä on iso kaupunki, johon liikenne suuntautuu. Miten voisi kuunnella näitä asukkaita?"

Tiehallinnon rooliksi jäi koko seudun eduista huolehtiminen, kun hankeryhmässäkin oli mukana vain Myrskylän kunnan edustajat. Enemmistö haastelluista osallisista oli kuitenkin tyytyväisiä hankkeessa tarjottuihin osallistumismahdollisuuksiin.

**Härmänmaan** suunnittelijat pitivät hyvänä ensimmäistä kertaa käytössä olleita, kaikille avoimia hankkeen internetsivuja, joilta osallistujat löysivät helposti mm. kokousmateriaalin. Tiepiirin edustaja kertoi yllättyneensä, että hallintokunnille järjestettyjä pienryhmätilaisuuksia oli niin paljon.

"Henkisen puolen rooli (kasvatus-valistus-tiedotus) korostui niin kuin oli tarkoituskin."

Suunnittelijoiden mielestä turvallisuussuunnitelmia tehtäessä voisi tarjota kansalaisille muitakin osallistumiskanavia kuin kyselyn.

"Asukkaita ja järjestöjä voisi olla hyvä saada mukaan."

Liike-elämän ja kuljetusyrittäjien edustajia voisi kuulla erikseen ja yrittää saada median edustajia enemmän mukaan. Myös päättäjille voisi järjestää tiedotusta aikaisemminkin.

**Luottamushenkilöille** oli järjestetty erikseen tiedotusta Valtatien 7 ja Härmänmaan hankkeista. Lisäksi tiedon odotettiin kulkevan heille hankeryhmän edustajien kautta. Myrskylän kunnanhallituksen edustaja oli jäsenenä hankeryhmässä. Luottamushenkilöitä osallistui tiehankkeiden yleisötilaisuuksiinkin.

"Heidän osallistumisensa ei ole ongelma pienissä kunnissa, joissa väki tuntee toisensa ja on muutenkin yhteyksissä".

"(Yhteydenpito luottamushenkilöiden kanssa) on ollut helppoa, kun tämä ollut ns. haluttu hanke".

Liikenneturvallisuusseminaareihinkin haluttaisiin kutsua päätöksentekijöitä mukaan, mutta suunnittelijoiden mielestä luottamushenkilöitä on vaikea saada osallistumaan, koska he saavat niin paljon kutsuja.



"Tämänkin hankkeen tiedotustilaisuudessa oli samalla toinen hanketiedotus ja aamupäivällä oli ollut Härmänmaan seutukunnan kunnanjohtajien kokoontuminen."

Haastatellut osalliset olivat melko tyytyväisiä tarjottuihin osallistumismahdollisuuksiin. Kuitenkin jopa laajan vuoropuhelun hankkeessa osalliset kokivat, että henkilökohtaiset kontaktit ja oma aktiivisuus ovat välttämättömiä oman näkemyksen ja ajatusten perille saamiseksi.

Asukkaiden toivomuksesta tiehankkeissa oli järjestetty lisää asukastilaisuuksia ja -tapaamisia. Osallistumisjärjestelyjä kannattaa joustavasti täydentää tarpeen ilmetessä, sillä näin osalliset saavat välittömän kokemuksen prosessiin vaikuttamisesta.

#### 5.4.2 Miten osallistumisjärjestelyjä olisi voinut parantaa?

**Valtatie 7** -hankkeen osallistumisjärjestelyjä olisi tiepiirin edustajien mukaan voinut parantaa järjestämällä työpajoja ja yleisötilaisuuksia erikseen suunniteltuvälillä alku- ja loppuosuudella. Lisäksi olisi voinut järjestää ohjattuja maastokävelyjä esimerkiksi alueittain.

"Työpajat olivat nyt melko isoja, samoin yleisötilaisuudet. Aito keskustelu kärsii isoissa ryhmissä."

Jotkut osalliset esittivät, että sähköpostitiedotusta olisi voinut olla enemmän, kun yhteystietoja oli kerran pyydetty.

Hankevastaava olisi kehittänyt **Myrskylän** hankkeen osallistumista julkaisemalla palauteyhteenvedot. Konsultti olisi huolehtinut paremmin hankkeen tasapuolisuudesta ja asukastilaisuuksien ajoituksesta.

"Oli pitänyt olla enemmän kiinnostunut 167 suunnastakin".

"Yleinen keskustelutilaisuus asukkaiden kanssa olisi pitänyt olla heti alussa. Nyt mentiin melko valmiiden suunnitelmien kanssa."

Myös osallisten haastattelussa mainittiin, että myös vastakkaisille mielipiteille olisi pitänyt antaa tilaa.

**Härmänmaan** hankkeen suunnittelijoiden mielestä sidosryhmätyöskentelyä olisi voinut laajentaa, jos jo tarjouspyyntöön olisi varattu enemmän resursseja.

"Liike-elämän edustajille ja kuljetusyrittäjille voisi järjestää teemahaastattelun. Ryhmähaastattelulla saisi syvällisempiä vastauksia kuin nettikyselyn kautta."

"Liikenneturvallisuuksuunnitteluun voisi ottaa mukaan esteettömyyskartituksen ja liikuntaesteisten edustajan ohjausryhmään."

Asuntoalueiden edustajille voisi pitää työpajan. Kun nämä saisivat jo etukäteen tehtäväksi miettiä asiaa yhdessä, saataisiin vähän kootumpia, jo kertaalleen mietittyjä ehdotuksia.

"Tulisiko työpajan kautta syvällisempiä perusteluja, laatua?"

Nettikysely oli käytössä Härmänmaalla ensimmäistä kertaa Vaasan tiepiirissä. Kyselyn tiedotusta ja asukkaiden motivointia olisi voinut kehittää, kuten on tehtykin myöhemmissä hankkeissa. Muutenkin tiedotusta voisi lisätä.

"Tiedotusta olisi voinut olla enemmän ja nasevampaa, kuvan kera vaikka mainostyylisiä. Nyt tiedotteet on kuivahkoja, virkamiesmäisen tylsiä."

Osallistumisjärjestelyjen parantamiseksi suunnittelijat esittivät alueittaisia työpajoja, yleisötilaisuuksia ja maastokävelyjä sekä sidosryhmien teema-haastatteluja ja mukaan ottamista ohjausryhmään. Myös tiedottamista ja nettikyselyä voisi kehittää. Osalliset taas lisäisivät sähköpostitiedotusta ja vastakkaistenkin mielipiteiden kuuntelemista.

## 5.5 Tiedotus hankkeen päätyttyä

**Osalliset** kokivat jääneensä hieman oman onnensa nojaan hankkeen jatkon seuraamisen suhteen, vaikka useat totesivatkin ymmärtävänsä, ettei tietoa hankkeen jatkoaikatauluista ja toteuttamisesta ole ollut välttämättä suunnittelejoillakaan. Osalliset mainitsivat ymmärtävänsä myös rahoituksen merkityksen hankkeiden toteuttamisaikataulussa. Eräs Myrskylän hankkeen osallinen kaipasi jonkinlaista jälkivahvistusta epävarmuuden poistamiseksi.

"Epävarmuus jäi siitä, että tehdäänkö sen mukaan kuin on silloin sovittu; jonkinlaista jälkivahvistusta kaivattaisiin".

Muutama tiehankkeiden haastateltava olisi (ollut) tyytyväinen edes siihen tietoon, että lopullista tietoa ei ole vielä saatavilla. Hankkeen jatkosta toivottiin myös sähköpostitiedotusta.

**Tiehankkeissa** Tiehallinnon edustajat pitivät riittävänä sitä, että internetissä kerrotaan asian etenemisestä ko. vaiheen päätyttyä ja jäädään odottelemaan seuraavaa suunnitteluvaihetta.

"Saatiin jatkosuunnittelu nopeasti käyntiin, joten ei jäänyt pitkää väliäikää."

Osallisille ei siis yleensä tiedoteta mitään hankkeen etenemisestä suunnitteluvaiheiden välissä. Tiedonsaanti jatkosta on konsultin mielestä melkoisen hankalaa.

"Tiedonsaanti menee vähän salapoliisintyöksi, kun pitäisi TTS lukea läpi ja jollei hanketta löydy sieltä, niin tuskin siitä mitään tietoa on."

Konsultit ohjaavat hankkeen päätyttyä tulleet yhteydenotot tiepiiriin. Tiehallinnolla on kyllä jatkuvasti toimivat palautekanavat, mutta osalliset eivät niitä välttämättä tunne eivätkä osaa käyttää, koska hankkeiden aikana palaute ohjataan yleensä konsulteille tai hankkeen nettisivuille.

Osalliset eivät aina hahmota tiensuunnittelun eri vaiheita, vaan seuraavat suunnittelua yhtenä prosessina, jonka aktiivisuusaste vain vaihtelee päätöksenteosta ja rahoituksesta riippuen. Jos on jo päädytty johonkin suunnittelutulokseen, asukkaat jäävät odottamaan hankkeen toteuttamista eivätkä välttämättä seuraa rahoituspäätösten etenemistä tai suunnittelun mahdollista uudelleen avaamista.

Kunta vastaa turvallisuustyöstä ja sen vuoropuhelusta **liikenneturvallisuuksuunnitelman** valmistuttua, mutta suunnittelijoiden mielestä kunta tarvitsisi apua jatkuvan turvallisuustoiminnan ylläpitämiseksi.

"Periaatteessa lääninhallitus voisi auttaa, mutta siellä ei ole henkilöstöä riittävästi. Liikenneturva auttaa vain, jos kunta pyytää, muttei itse aktiivisesti tarjoa apua."

"Luotiin puitteet työn jatkamiselle, se ei välttämättä ole kovin näkyvästi lähtenyt käyntiin. Kuntien rakennemuutoksen vuoksi ei voi olettaakaan että tämä olisi päällimmäinen asia."



Suunnitteluvaiheen päätyttyä kerrotaan nettisivulla tiensuunnittelun etenemisperiaatteista ja esitetään mahdollisesti aikatauluarvio. Muuta ei yleensä tiedoteta ennen seuraavaa suunnitteluvaihetta. Osalliset kuitenkin kaipaavat tietoa hankkeen etenemisestä myös suunnitteluvaiheiden välissä. Sitä voi olla osallisen vaikea löytää. Nykyisen suunnitteluvaiheisiin päätetyn tiedottamisen sijasta olisi tarvetta parantaa tiedotusta ja palautemahdollisuuksia kattamaan koko hankkeen elinkaaren.

## 6 VUOROVAIKUTUKSEN TOIMIVUUS

Edellisissä luvuissa tarkasteltiin osallistumista suunnittelu- ja osallistumisprosessien näkökulmasta. Tässä luvussa keskitytään eri osapuolten väliseen vuorovaikutukseen (vrt. kuva 1). Seuraavassa tarkastellaan vuoropuhelun toimivuutta, näkemyserojen ja saadun palautteen käsittelyä sekä esimerkkihankkeiden prosessien "reiluutta" ja vuoropuhelun onnistuneisuutta.

### 6.1 Keskustelun toimivuus ja näkemyserojen käsittely

**Valtatie 7** -hankkeen suunnittelijat kuvasivat hankkeen vuorovaikutusta avoimeksi; vaikeistakin asioista uskallettiin puhua. Laajemmassa esittelytilaisuudessa vaihtoehtoista keskusteltiin kovinkin sanankääntein. Vastakainasettelussa oli suunnittelijoiden mielestä välillä aika suhteettomia reaktioita.

"Vaikka toisilta lähtisi koti alta, niin antaa mennä, kunhan tie ei tule heidän pelloilleen."

"Yksittäisissä kohteissa oli usein kaksi vastakkain. Kumpaakin ei voinut toteuttaa, mutta niistäkin selvittiin keskustelemalla."

"Ilmapiiri oli rakentava ja osin kriittinen, mutta välttyttiin pahoilta yhteentörmäyksiltä."

Työpajassa oli ryhmäkeskustelua, mutta ryhmäkoot olivat tiepiirin edustajan mielestä liian isoja keskustelun hallittavuuden kannalta. Ryhmissä keskusteltiin lähinnä vetäjän kanssa vuorotellen ja samalla toiset saattoivat jutella keskenään.

Haastatellut suunnittelijat kuvasivat keskeisten henkilöiden vuorovaikutustaitoja hyviksi. He antoivat toisilleen kiitosta empaattisuudesta ja välittämisestä. Samansuuntaisia kommentteja antoivat myös osalliset. Konsultti sai heiltä kiitosta hankkeen vuoropuhelun hoitamisesta. Osalliset olivat kokeneet, että näkemyserot ovat itsestäänselvyys, mutta asioista oli pystytty keskustelemaan loppuvaiheessa rakentavasti ja henkilökohtaisuuksiin menemättä. Hankkeen alkuvaiheessa 1996 - 1997 vuorovaikutus ja mielipiteenilmaisut ovat ilmeisesti olleet kitkerämpiä. Kunnan toiminnan avoimuudessa osalliset näkivät kuitenkin parantamisen varaa.

Haastatellut osalliset korostivat henkilökohtaisten kontaktien, yhteydenpidon ja oman aktiivisuuden merkitystä omien näkemysten esiin saamisessa.

**Myrskylän** hankkeen ensimmäisessä asukastilaisuudessa oli suunnittelijoiden mukaan vilkasta keskustelua ja hyvä henki.

"Ihmiset oivalsivat, että yhteistä asiaa ollaan ajamassa."

Toisessa tilaisuudessa tunnelma ei ollut enää yhtä innostunut.

"Asia oli jo jollain lailla käsitelty, kaikki olivat jo saaneet sanoa sanottavansa. Tilaisuudesta ei saatu enää varsinaista uutta, mutta se oli tärkeä alueellisen tasapainon vuoksi."

Suunnittelijat kokivat keskustelun olleen aitoa; siinä annettiin tilaa ja kuunneltiin molemmin puolin.

"Kukin suunnittelija toimi taidoillaan, mutta keskeistä oli pyrkimys aitoon keskusteluun."

"Hankeryhmä oli aidosti keskustelevala."



Näkemyseroja ilmeni, mutta päävaihtoehtojen ongelmat olivat niin erilaiset, etteivät osalliset ryhtyneet riitelemään.

Kehittämisselvitysvaiheen vuoropuhelua konsultti kuvasi myönteiseksi hyrinäksi. Yleissuunnitelmavaiheen tilaisuudet olivatkin sitten melkoista riitelyä, kun Juornaan kylän ohitus pudotettiin taloudellisten syiden vuoksi suunnitelmasta pois. Yleisötilaisuudessa mentiin jopa henkilökohtaisuuksiin asti suunnittelijoita kohtaan.

"Henkisesti vaikea perustella omia ratkaisuja, kun toinen ei kuule mitään, ei suostu katsomaankaan muulta kannalta."

Konsultti kertoi, että kahdenkeskisissä ja kirjallisissa palautteissa esitettiin toisenlaisiakin mielipiteitä, mutta julkisesti paikallista vaikuttajaa ja työnantajaa ei uskallettu vastustaa.

Osalliset eivät olleet hankkeesta yksimielisiä, mutta kaikki kokivat saaneensa tilaisuuksia kertoa mielipiteensä.

"Tilaisuuksissa ei ollut mitään lynkkaushenkeä; on itsestään selvää, että jokainen pitää omaa puoltaan, eikä siitä noussut mitään ihmettä."

Toisen haastattelun kertomus ristiriidoista erosi konsultin näkemyksistä. Hänen mukaansa ongelmat johtuivat pienen äänekkään vastustajien ryhmän näkemysten painottamisesta tyytyväisen hiljaisemman enemmistön jäädessä jalkoihin.

**Härmänmaan** liikenneturvallisuussuunnitelman kokouksissa käytiin suunnittelijoiden mielestä aktiivista keskustelua, jossa osattiin kuunnella toista ja perustella omat näkemykset. Keskustelu eteni johdonmukaisesti ja kaikki pääsi sanomaan oman näkemyksensä. Konsultti kiitteli hankevastaavan aktiivisuutta ohjausryhmän kokouksissa.

"Hän (hankevastaava) tenttasi konsulttia kyselemällä, jotta sai kunnan edustajatkin esittämään ja perustelemaan näkemyksiään. Jos hankevastaava on kovin hiljainen, saattaa mennä kovin konsulttivetoisena. Joskus joutuu ihan lypsämään tavoitteita ja muita näkemyksiä."

Näkemyseroja ilmeni lähinnä maankäyttökysymyksissä, sillä tiepiiri ei olisi ollut yhtä innokas rakennuslupien myöntämisessä haja-asutusalueille kuin kunnat. Keskusteluissa haettiin kunnille keinoja ohjata enemmän haja-asutusalueiden rakentamista ja tiedottaa seurauksista.

"Oltiin hyvässä hengessä napit vastakkain."

"Keskustelu ei ollut mustavalkoista, vaan etsittiin luovempia ratkaisuja."

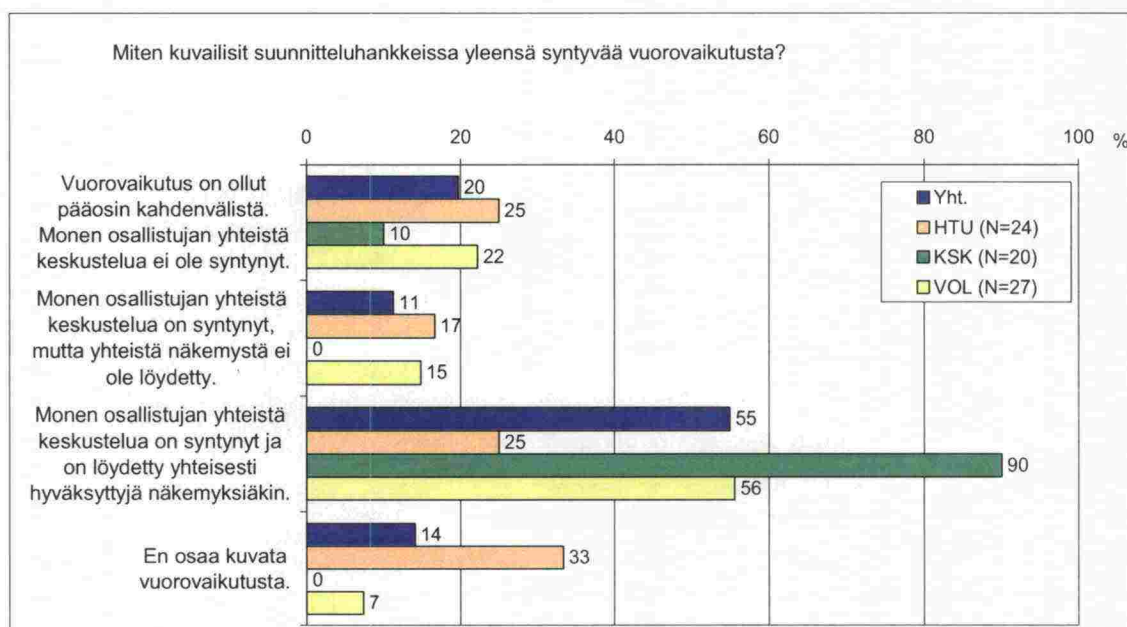
"Nämä oli vuorovaikutustilanteen kriisipisteitä, mitattiin tuliko konfliktia vai ei."

**Osallistujat** arvioivat hankkeiden aikana syntyneen vuorovaikutuksen olleen pääosin asiallista ja ystävällistä. Etenkin yleisötilaisuuksissa keskustelun kerrottiin voivan välillä kiihtyä, mutta kukaan ei muistanut tilannetta, että käyty keskustelu ja erimielisyydet esim. eri vaihtoehtoista olisivat vaikuttaneet syvällisemmin yhteisöllisyyteen tai asukkaiden väleihin.

Moni haastateltu osallinen mainitsi, että ihmisten erimielisyydet esimerkiksi hankevaihtoehtoista ovat itsestäänselvyys: kukin haluaa tiettyssä mielessä kuitenkin ajaa "omaa etuaan" ja puolustaa oman asuin- ja elinympäristönsä viihtyisyyttä. Joissakin haastatteluissa kävi ilmi myös, että omista näkemyksistä ja jollakin tasolla jopa omasta hyvinvoinnista (esim. asuinympäristön viihtyisyys) ollaan silti valmiita myös tinkimään yhteisen edun nimissä. Usein

halutaan kuitenkin myös jotakin vastapainoksi: tielinjaus saa tulla omille maille, mikäli se saadaan kauemmaksi omasta talosta jne.

Yli puolet **kyselyyn** vastanneista suunnittelijoista oli sitä mieltä, että suunnitteluhankkeissa on syntynyt osallistujien yhteistä keskustelua ja on löydetty yhteisesti hyväksyttäjä näkemyksiäkin (kuva 18). KSK-alueella tätä mieltä oli 90 % vastaajista, mutta HTU-alueella vain neljännes. Kolmannes HTU-vastaajista ei osannut kuvata vuorovaikutusta. Lienevätkö HTU-alueen hankkeet sitten sen verran vaihtelevampia ja monimuotoisempia kuin muualla, että niitä on vaikeampi yleistää yhteen kuvaukseen? Naisista ja alle 15 vuotta alalla olleista huomattava osa (47 %, 38 %) ei osannut kuvata suunnitteluhankkeiden vuorovaikutuksen luonnetta. Tätä selittänee se, että hankkeistaavissa on vähemmän nuoria naisia.



Kuva 18 Tiehallinnon suunnittelijoiden näkemys suunnitteluhankkeiden vuorovaikutuksesta.

Kaikki esimerkkihankkeiden osapuolet kuvasivat vuorovaikutusta ja keskustelua avoimeksi ja rehelliseksi. Osalliset pitivät esimerkkihankkeiden keskeisten yhteyshenkilöiden ja suunnittelijoiden vuorovaikutustaitoja hyvinä, vaikka asiat ja lopputulokset eivät olisikaan olleet haastateltaville mieluisia. Haastateltavat kokivat Tiehallinnon edustajien kuunnelleen heitä. Myös puolet kyselyyn vastanneista suunnittelijoista on kokenut suunnitteluhankkeissa syntyneen aitoa, monen osallistujan välistä vuorovaikutusta.



## 6.2 Palautekäsittelyn vuorovaikutteisuus

Suunnittelijat kertoivat, että kaikki **Valtatie 7** -hankkeen palautteet tutkittiin ja lisäksi esitettiin perustelut, jollei palautetta voitu ottaa huomioon. Konsultti keskusteli palautteista tiepiirin edustajan kanssa ja yhteenvedot käytiin läpi hankeryhmässä. Yleisötilaisuudessa kerrottiin palauteyhteenvedo aiemmasta tilaisuudesta. Suunnittelijoiden mielestä työssä arvostettiin asukkaiden palautetta ja siihen suhtauduttiin rakentavasti.

Työpajan purkutilaisuudessa esitettiin kaikille pienryhmien tulokset hyvin yksityiskohtaisesti. Osallistujille kerrottiin, että palautteen perusteella konsultti tekee linjausvaihtoehdot ja tiedot viedään kartalle. Tiepiirin edustajalle oli kuitenkin jäänyt epäselväksi palautekäsittelyn yksityiskohdat.

"Yleispiirteisesti perusteltiin, miten jokin idea ei ole toteutuskelpoinen, koska palautetarralappuja oli satakunta. Työpajojen palautelappusten käsittely vaikutti epäsystemaattiselta: jos lappusista 20 huomioitiin kartoilla, niin mitä tehtiin lopuille? Onko ne dokumentoitu vai mitä niille on tehty?"

**Myrskylän** hankkeesta annetuista palautteista tehtiin suunnittelijoiden käyttöön yhteenvedoja, mutta niitä ei julkaistu. Näin jälkikäteen hankevastaava oli sitä mieltä, että palautteet olisi ollut hyvä julkaista. Hankepäätyksessä oli työryhmän kannanotto perusteluineen. Siinä perusteltiin vaihtoehtojen valinta, muttei yksittäisten palautteiden tasolla.

"Lausuntojen yksittäisiin kommentteihin ei vastattu, vaan annettiin lähinnä yleisohje, mitä asioita on tärkeä käsitellä jatkosuunnittelussa. Pidän tätä hyvänä ratkaisuna."

Tiehankkeiden **osalliset** totesivat usein, että palautetta mielipiteiden vaikuttavuudesta ei välttämättä saatu, ainakaan ennen seuraavaa yleisö- tms. tilaisuutta, jossa mahdolliset muutokset olivat nähtävillä suunnitelmista. Osa kahdenkeskisten tai pienryhmätapaamisten viehätyksestä voikin perustua siihen, että osallisilla on tällöin mahdollisuus saada välitöntä palautetta omille näkemyksilleen.

Useimmat osalliset kokivat saaneensa perustelut sille, että heidän mielipidetään tai toivettaan ei voitu ottaa huomioon. Perusteluja ei aina pidetty riittävinä tai niistä ei välttämättä oltu samaa mieltä. Osalliset suhtautuivat kuitenkin ymmärtäväisesti siihen, että aina suunnittelijoilla itselläänkään ei ole kaikkia tarvittavia tietoja käytettävissä. Moni osallinen mainitsi haastattelussa myös rahan. He arvelivat, että vaikka raha ei ratkaisisikaan kaikkia tapauksia, sillä on kuitenkin kokonaisuudessa merkittävä rooli.

**Härmänmaan** liikenneturvallisuuskyselyn vastaukset analysoitiin ja suhteutettiin onnettomuusaineistoon ja maastotarkasteluun. Esitetyt toimet priorisoitiin ja priorisointi perusteltiin tiedotustilaisuudessa lausunnonantajille ja medialle.

Vain yhdessä esimerkkihankkeessa osallisille kerrottiin julkisesti saadusta palautteesta ja perusteltiin, miksi jotain ehdotusta ei voitu ottaa huomioon. Kuitenkin kaikissa hankkeissa osalliset kokivat saaneensa jossain määrin perusteluja tehdyille suunnitteluratkaisuille. Kahdenkeskisten keskusteluiden suosio osallisten keskuudessa perustunee osaltaan juuri mahdollisuuden saada välitöntä palautetta. Palautteesta kertominen ja ratkaisujen perusteleminen on tärkeää myös siksi, että osalliset voisivat kuulla osallistumisen vaikuttaneen, vaikkei juuri oma ehdotus olisikaan toteutunut.

### 6.3 Prosessin "reiluus"

**Valtatie 7** -hankkeen suunnittelijat kertoivat, että kaikkia kohdeltiin tasavertaisesti ja yritettiin realistisesti kertoa myös vaikeat asiat. Prosessi oli heidän mielestään reilu, mutta erään esimerkkitapauksen päätöksen ja päätöksenteon reiluuden he kyseenalaistivat.

Alkuperäisessä linjauksessa jouduttaisiin lunastamaan 4-5 taloa ja 15-20 taloa tai maatilaa asukkaineen jäisi tien lähelle meluvallien taakse. Asukkaat esittivät asutuksen pohjoispuolelta kiertävää linjausta, jossa ei olisi mennyt yhtään taloa eikä rakennettu meluvalleja. Lähimmät talot olisivat puolen kilometrin etäisyydellä tiestä eli alueen hiljaisuus häviäisi. Tiepiiriinkin oli suostuvainen tähän asutusta säästävään vaihtoehtoon, vaikka se oli kalliimpi kuin alkuperäinen. Kunta ja ympäristökeskus olivat kuitenkin alkuperäisen linjauksen kannalla, koska se ei riko yhtä lailla peltoaukion maisemaa. Lopputuloksena tiepiiri suostui kunnan esitykseen.

"En tiedä, paljonko päätöksessä vaikutti se, että asutuksen kiertävä linjaus olisi tullut lähemmäksi kunnan vaikutusvaltaisten päättäjien taloja. He kyllä jääväisivät itsensä päätöksenteosta, mutta olivat asiassa 'sapekkaita' ja syyttelivät siitä, että kiertovaihtoehtoa oli edes ryhdytty tutkimaan."

Suunnittelijoiden mielestä asukkaat kokivat kunnan pettäneen heidät.

"He eivät ole lähteneet valittamaan, mutta pientä 'juputusta' on kuitenkin ollut. Asukkaille tärkeää on, että epävarmuus poistuu ja saa tietää, mitkä talot lunastetaan. Melusuojauksissa toimitaan aika pitkälti miten asukkaat haluavat."

Yleensäkin suunnittelijoiden mielestä voidaan kysyä, onko reilua tai oikeudenmukaista asukkaan näkökulmasta, että nyt metsän rauhassa sijaitsevan maatilan viereen rakennetaan melusuojaukset ja tie 150 metrin päähän.

**Myrskylän** hankevastaavan mielestä kehittämisselvityksessä pyrittiin tasapuolisuuteen.

"Vaihtoehdot olivat aitoja, ei etukäteen päätettyjä."

"Etukäteen tie 167 oli meidän (tiepiiri) mieleen, kunnalla taas ollut ajatuksena tie 1605, mutta molemmat todettiin, että pitää avoimesti tutkia vaihtoehdot."

Lopputuloksena määräpaikkatutkimus, saatu palaute ja kuntien näkemys puolsivat yhteyden kehittämistä ensisijaisesti 1605-tietä.

Hankekortissa molemmista päävaihtoehtoista on esitetty hankkeesta aiheutuvan vain myönteisiä vaikutuksia. Tosin yhden plussan yhteydessä todetaan varjopuoleksi maiseman pirstoutuminen. Tämä kuvastanee tiehankkeiden esitteitä yhä vaivaavaa "markkinointia", jossa yritetään tiedottamisen si-



jasta "myydä" hanketta muille osapuolille. Asukkaita kohtaan ei liene reilua esittää, että tiehankkeella olisi vain myönteisiä vaikutuksia.

Tarkastelluissa tiehankkeissa vain harva osallinen koki, että prosessi ei olisi kokonaisuudessaan ollut reilu. Ennakko-oletuksia useampi antoi prosessille kiitosta, vaikka lopputulos ei olisi ollut oman mielen tai edun mukainen. Jopa kotinsa menettäneet tai menettämässä olleet usein totesivat oma-aloitteisesti prosessin olleen "reilu", vaikka lopputulos ei siltä tuntuisikaan. Ymmärrettiin, että lopputulos ei voi olla kaikille mieluisa. Osassa haastatteluja kuului läpi myös se, että surutyötä oli jo jouduttu tekemään ja katkeroitumisen sijasta asioita pyrittiin tarkastelemaan melko objektiivisestikin. Prosessiin pettyminen tai sen epäreiluna kokeminen ilmeni lähinnä sellaisissa haastatteluissa, joissa hankkeen lopputulos oli osallistumisen ja lisätarkastelujen myötä kääntynyt toisenlaiseksi kuin osallisen oma vahva alkuoletus.

Tiehankkeissa kohdataan usein hankala vastakkainasettelu: "hiljainen enemmistö", jota asia ei ehkä kovin paljon kosketa, ja "äänekäs vähemmistö", jolle koituu merkittäviä haittoja. Onko kymmenille koitua vähäinen haitta enemmän vai vähemmän kuin muutamalle aiheutuva kodin menetys tai muu merkittävä haitta? Miten tähän ongelmaan saataisiin reilulta tuntuva ratkaisu?

Suunnitteluhankkeen tiedotuksessa on reilua tuoda esille hankkeen myönteiset ja kielteiset vaikutukset mahdollisimman objektiivisesti.

#### 6.4 Esimerkkihankkeiden vuoropuhelun onnistuminen

Suunnittelijoiden mielestä **valtatie 7** -hankkeen osallistuminen ja vuorovaikutus onnistui kaikkiaan hyvin.

"Pidettiin prosessia rankkana ja isona satsauksena, jossa rahaa ja aikaa kului, mutta lopputulos oli hyvä. Ristiriidat on saatu käsiteltyä, on tehty kompromisseja ja ihmiset ovat tietoisia ratkaisujen perusteluista."

"Olin yllättynyt vuorovaikutustarpeen laajuudesta. Kun annettiin mahdollisuus osallistua ja vaikuttaa, asukkaat käyttivät sitä."

"Prosessi oli onnistunut, voi mennä kivuttomasti eteenpäin juuri vuoropuhelun vuoksi."

Osalliset olivat tyytyväisiä hankkeen osallistumismahdollisuuksiin sekä vuorovaikutukseen Tiehallinnon ja konsultin kanssa. Kunnan toiminta sai osallislta kritiikkiä mm. salailusta ja "junttapäätösmeiningistä". Mielipiteiden vaikuttavuudesta osallisilla oli hieman eriäviä näkemyksiä.

Suunnittelijat olivat tyytyväisiä Porvoon ja **Myrskylän** välin kehittämisselvityksen vuoropuheluun.

"Meidät yllätettiin, mutta siitä selvittiin kun oltiin luovia. Reagoitiin suoraan kysyntään. Toimittiin omalla persoonalla, oltiin aitoja ja asenne kohdallaan. Saatiin rakennettua luottamus, että asiat on hoidossa."

"Pitäisi peilata senaikaiseen (v. 2003) käsitykseen vuorovaikutuksesta. Nykyään vaateet ovat jo suuremmat, silloin vuoropuhelu ei ollut niin itsestään selvä."

Osallisten näkemykset vuorovaikutuksen onnistumisesta vaihtelivat. Suurin osa jakoi suoraa kiitosta hyvästä kuuntelusta ja vuorovaikutuksesta, mutta osa koki vuorovaikutuksen jääneen jo valitun vaihtoehdon kaupitteluksi kunnan mielipiteen suuren painoarvon vuoksi. Kriittisyys ei kohdistunut niinkään Tiehallintoon.

**Härmänmaan** liikenneturvallisuuksuunnitelman vuorovaikutus oli suunnittelijoiden mielestä onnistunutta ja aktiivista varsinkin ohjausryhmässä.

"Saatiin ihmiset mukaan ja tilaisuuksiinkin kertomaan suunnitelmistaan. Ei ollut vastahankaa eikä tarvinnut hirveesti muistutella."

"Pienryhmien kokousten määrä yllätti. En tiedä miten kunnat kokivat pienryhmien toiminnan."

"Yksi perustelu onnistumiselle on se, että me pysyttiin hyvin aikataulussa ja sovitut työt tuli tehtyä, ei tullut lisätyötarpeita eikä yllätyksiä."

Suunnittelijat pitivät esimerkkihankkeiden vuoropuhelua onnistuneina. Tiehankkeissa onnistumista perusteltiin sillä, että lopputulokseksi saatiin hyvä suunnitelma, ristiriidat ratkaistua ja luottamusta syntymään. Liikenneturvallisuuksuunnitelman tekijöille hankkeen tavoitteiden ja etukäteissuunnitelmien mukainen eteneminen viesti onnistumista. Osalliset puolestaan arvioivat vuorovaikutusta onnistuneeksi, jos kokivat tulleen kuulluiksi ja saaneensa keskusteluyhteyden suunnittelijoihin. Pääosa osallisista piti esimerkkihankkeita onnistuneina tältä osin.

Hyvin hoidetussa vuorovaikutuksessa pystytään käsittelemään erimielisyyksiä ja suurempiakin ristiriitoja ja päätyään lopuksi perusteltuun ratkaisuun. Osalliset voivat sietää lopputulosta sen syntyprosessin ansiosta, vaikeivät olisikaan saaneet mielensä mukaista ratkaisua ja joutuisivat kärsimään haitoista.



## 7 OSALLISTUMISEN VAIKUTTAVUUS

Tässä luvussa tarkastellaan esimerkkihankkeiden ja kyselyn tuloksia osallistumisen vaikuttavuudesta (vrt. kuva 1). Käsittelyssä on etukäteisodotusten, osallistujatahojen ja osallistumismenetelmien merkitys sekä osallistumisen vaikutus suunnitelman sisältöön, suunnitteluprosessiin, päätöksentekoon, yhteishenkeen ja Tiehallinnon imagoon.

### 7.1 Odotukset osallistumisen vaikuttavuudesta

**Valtatie 7** -hankkeen suunnittelijat korostivat, ettei osallisille luvattu mitään etukäteen. Heille kerrottiin, miksi heidät on kutsuttu, mitä heiltä halutaan, mihin tietoja käytetään, millaista palautetta on saatu ja että palaute vaikutti ratkaisuihin. Suunnittelijat lupasivat ottaa palautteen huomioon ja tutkia asiaa, mutta eivät antaneet katteettomia lupauksia. Korvaukset ym. luvattiin määrällä tiesuunnitelmaa tehtäessä.

**Myrskylän** hankkeessa hankevastaava yritti saada osallisia ymmärtämään, että suunnitteluprosessit ovat pitkiä.

"Odotukset syntyvät jo suunnittelun alkamisesta. Sitten petytään, jos mitään ei tapahdukaan vuosiin. Yleensä lupauksia pyritään välttämään, mutta jo empaattinen suhtautuminen voi luoda odotuksia. Asukastilaisuudessa kerrottiin myös, että Tiehallinnossa joudutaan katsomaan aluetta laajemmin, priorisoimaan hankkeita."

**Härmänmaan** liikenneturvallisuussuunnitelman hankevastaava halusi tehdä selväksi, ettei kaikkea voi saada. Projektin lähtökohtana oli tieto, että rahaa on todella vähän käytössä, joten toimenpiteitä täytyy priorisoida. Konsultti taas pyrki korostamaan, ettei konsultti tee kaikkea, vaan kuntien odotetaan osallistuvan prosessiin ja kytkevän turvallisuusasiat omaan työhönsä.

**Osallisten** haastattelujen perusteella lupaukset ja koettu vastasivat toisiaan. Osalla odotukset perustuivat vuosikymmenien takaisiin kokemuksiin vaikuttamismahdollisuuksista tai pikemminkin niiden puutteesta ja tästä syystä kaikki vuorovaikutus koettiin positiivisena.

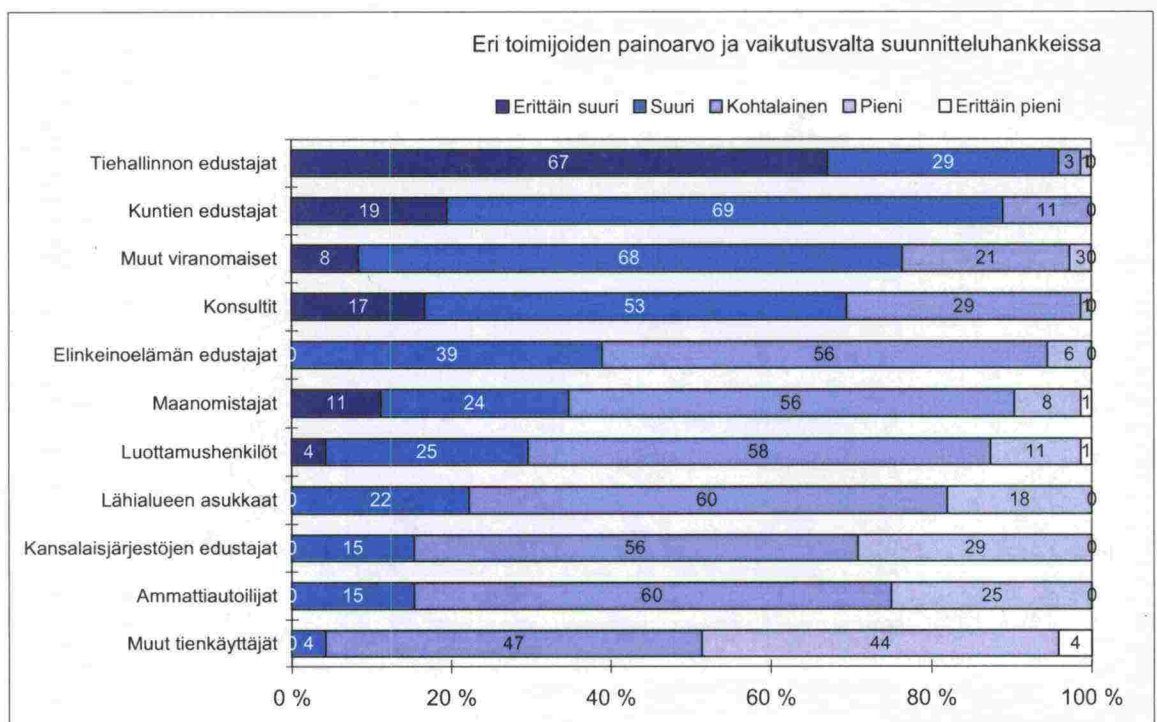
"Ei oo luvattu mitään, tiedottaminen oli hyvin epämääräistä 1996–97 ja välillä suuri hiljaisuus."

Osa taas oli ajatellut vaikutusmahdollisuuksia olevan enemmän.

"Alussa kuvitteli, että ois ollut enemmän vaikuttamismahdollisuutta. On sillä ainakin sillä tavalla merkitystä, että saa tietoa, mutta vaikuttaminen hankkeeseen ei ainakaan tässä tapahtunut. En tiedä, tuleeko sitten vielä mahdollisuuksia vaikuttaa yksityiskohtiin, esim. paikallistien liittymiin ja meluasioihin."

## 7.2 Eri osallistujatahojen painoarvo

**Kyselyyn** vastanneiden tiepiiriläisten mielestä Tiehallinnon edustajilla on selvästi suurin painoarvo ja vaikutusvalta suunnitteluhankkeissa (kuva 19). Myös kuntien edustajilla, muilla viranomaisilla ja konsulteilla on paljon vaikutusvaltaa, mutta erilaisilla kansalaisryhmillä selvästi vähemmän. Elinkeinoelämän edustajat, maanomistajat ja luottamushenkilöt saivat vielä jonkin verran painoarvoa, mutta lähiasukkaat ja kansalaisjärjestöt hämmästyttävän vähän. Muita tienkäyttäjiä ei suunnitteluhankkeissa yleensä muisteta, ainakaan tämän kyselyn perusteella tarkasteltuna. Toki on huomattava, että ryhmät ovat monin osin päällekkäisiä. Esimerkiksi maanomistajat ovat varsinkin maaseudulla yleensä myös asukkaita ja tienkäyttäjiä.



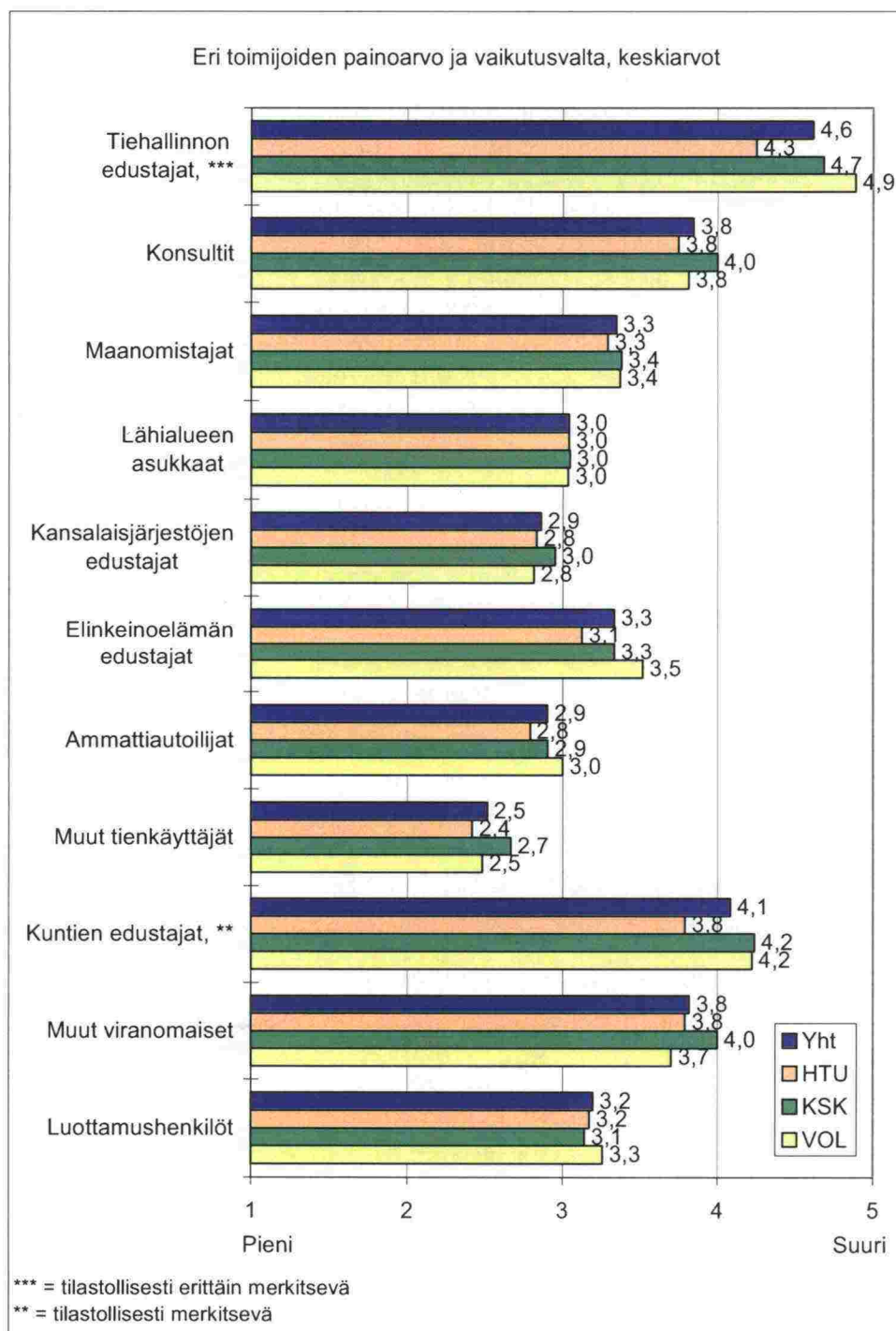
Kuva 19 Tiehallinnon suunnittelijoiden näkemys eri toimijoiden painoarvosta suunnitteluhankkeissa.

Yli 45-vuotiaiden vastaajien mielestä maanomistajilla on enemmän painoarvoa kuin nuorempien suunnittelijoiden mielestä. Maanomistajien painottaminen kuvastanee perinteisempää ajattelua. Ympäristövaikutusten arvioinnin myötä on alettu hahmottaa hankkeen vaikutuspiiriin tien haitoista kärsivät laajemminkin.

Hämeen, Turun ja Uudenmaan tiepiirien suunnittelijat kokivat Tiehallinnon ja kuntien painoarvon suunnitteluhankkeissa vähäisemmäksi kuin muiden piirien vastaajat (kuva 20). Tätä selittää se, että HTU-alueella on eri toimijoita enemmän ja maankäyttökysymykset ovat ainakin isommissa kaupungeissa hankalampia kuin muualla.

Kaavoituksen seuranta tutkimuksessa Tampereella kaavasuunnittelijat pitivät erityisesti maanomistajien ja elinkeinoelämän, mutta myös asukas-yhdistysten painoarvoa ja vaikutusvaltaa selvästi suurempana kuin Tiehallinnon suunnittelijat (Teittinen 2005, 30).





Kuva 20 Eri toimijoiden painoarvo tiepiirien kolmijaon mukaan.

**Esimerkkihankkeiden suunnittelijat** myönsivät kansalaisjärjestöjen vähäisen vaikutusvallan. Toisin kuin kyselyssä, mm. Myrskylän hankkeessa asukkaiden painoarvo oli päätöksenteossa suurempi kuin elinkeinoelämän.

"Koti on tärkein."

Suunnittelijat kertoivat miettineensä eturistiriitojen käsittelyyn periaatteita, joiden mukaan asuinkiinteistön etua painotetaan enemmän kuin pelkän pelon tai metsän omistusta, ja omistajaa enemmän kuin vuokralaista. Tosin valtatie 7 -hankkeen esimerkkitapauksessa kävi juuri päinvastoin (ks. luku 6.3). Esimerkiksi tie voidaan linjata lähemmäs varastohallia kuin asuinrakennusta.

Suunnittelijat kokivat, ettei elinkeinoelämä koe välttämättä yleisötilaisuuksia omikseen. Elinkeinoelämälle ehdotettiin järjestettäväksi omia osallistumismahdollisuuksia.

Toisaalta todettiin, että palautteen sisällön pitäisi olla ratkaisevampi kuin sen antajatahon.

"Ei sillä ole merkitystä, onko palautteen antaja asukas vai virkamies. Asi-  
at pitää aina katsoa, löytyykö perusteluja."

"Tiehallinnon asiakasnäkökulman pitäisi nykyään olla vahva."

Tiehankeiden **osalliset** kritisoivat eri toimijoiden näkemysten painoarvoja. Haastatteluissa mainittiin mm. maanomistajien näkemyksen painoarvon vä-  
häisyys ja kuntien näkemysten ylivoima muihin mielipiteisiin nähden. Osallis-  
ten näkemys vaihteli heidän omien kokemustensa mukaan: maanomistaja,  
jonka mielipide oli jäänyt "tavallisten" asukkaiden jalkoihin, olisi odottanut  
maanomistajan näkemyksellä olevan enemmän painoarvoa. Lisäksi mainit-  
tiin, että tietoa eri osallistumistapojen painoarvosta ei ollut.

"Tietoa sai ihan hyvin, paitsi ei siitä, että mikä painoarvo erilaisille adres-  
seille ym. annetaan".

Erään järjestön edustajan mukaan kuulluksi tulemisen painoarvo ei ollut riit-  
tävä.

Suunnittelijat pitivät kunnan painoarvoa kaavoittajana suurena, koska sitä ei  
Tiehallintokaan pysty ylittämään. Myös osallisten haastatteluissa kunnan  
voimakas rooli nousi esiin sekä Myrskylän että valtatie 7 -hankkeessa. Kun-  
nan mielipiteen koettiin olleen määräävä. Ajateltiin jopa, että jos oma mieli-  
pide on vastakkainen kunnan mielipiteen kanssa, on turha edes yrittää osal-  
listumalla vaikuttaa. Osa osallistumismahdollisuuksista annetusta kritiikistä  
kohdistuikin kunnalliseen päätöksentekoon ja kansalaisten vaikuttamismah-  
dollisuuksiin sen puitteissa.

"Tavallaan siihen kunnan kannanottoon ei pääse muut intressitahot  
vaikuttamaan; se ei ole Tiehallinnon ohjattavissa. Eli kunnan tulisi kuulla  
enemmän omia intressiryhmiään."

Kansalaisten arvot ja näkökulmat voivat välittyä päättäjille joko suunnittelijoi-  
den välityksellä ja suunnitelmaraporttien kautta tai siten, että päättäjät osal-  
listuvat prosessiin, jolloin näkökulmat välittyvät suoraan päättäjille. Karvisen  
(1997, 57) YVA-tutkimuksen tapaan tässäkin jouduttiin toteamaan, ettei en-  
sin mainittu tapa välttämättä toimi. Näkemyksiä ei aina raportoida riittävän  
selkeästi eivätkä päättäjät ehdi raportteihin paneutua. Kehittämistarpeena  
nähtiinkin päättäjien saaminen mukaan osallistumisprosessiin.

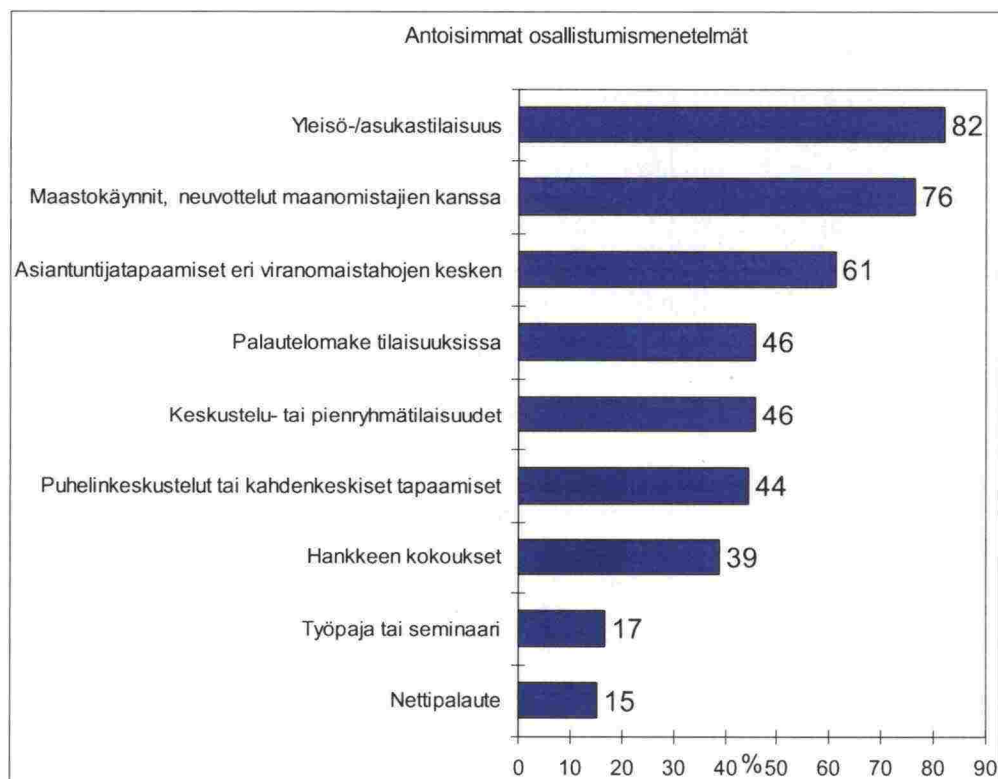
Konsultit taas totesivat, ettei heillä ole omia intressejä hankkeissa. Konsultin  
toiminnalla on kuitenkin vaikutusta sen kautta, millaisia ratkaisuja esittää ja  
kuinka vuorovaikutteisesti ja objektiivisesti toimii.

Eri osallistujatahojen näkemysten arvottamista ei ole mitenkään ohjeistet-  
tu. Vaikka suunnittelijat olivat miettineet periaatteita kyseiseen asiaan,  
käytännöt ovat kirjavia ja mm. yhdessä esimerkkihankkeessa toimittiin  
juuri periaatteen vastaisesti. Suunnittelijat joutuvat käytännössä teke-  
mään ratkaisuja, joita yleisesti hyväksytyt priorisointiperiaatteet voisivat  
helpottaa. Ne myös lisäisivät suunnitteluhankkeiden avoimuutta. Kehittä-  
mistarpeena esitettiin tällaisten periaatteiden luomista ristiriitatilanteita  
varten.



### 7.3 Vaikuttavimmat osallistumismenetelmät

Tiehallinnon suunnittelijoista suurin osa piti antoisimpana osallistumismenetelmänä yleisö- ja asukastilaisuuksia (kuva 21). Maastokäynnit, maanomistajaneuvottelut ja viranomaistapaamiset koettiin seuraavaksi antoisimmiksi. Kahdenkeskiset tapaamiset, keskustelu- tai pienryhmätilaisuudet, työpajat ja seminaarit saivat vähemmän kannatusta.



Kuva 21 Tiehallinnon suunnittelijoiden mielestä antoisimmat osallistumismenetelmät.

Tuloksiin voi vaikuttaa myös se, että yleisö- ja asukastilaisuudet ovat yleisin ja tutuin osallistumisen muoto, kun taas esimerkiksi työpajoista ja seminaareista on vähemmän kokemusta. Kun Tiehallinnon edustajilta kysyttiin, miten usein he työssään osallistuvat erilaisiin vuorovaikutustilanteisiin, sijoittuivat seminaarit ja työpajat harvinaisimpien tehtävien joukkoon (kuva 14 kappaleessa 5.2).

Kyselyvastaukset kuvastanevat enemmän osallistumismenetelmien yleisyyttä kuin antoisuutta, sillä ainakin haastatellut suunnittelijat olivat kovin eri mieltä kyselytuloksen kanssa. He pitivät keskusteluja kaksin tai pienissä ryhmissä antoisampana kuin isoja yleisötilaisuuksia.

”Esittelyt ovat asukkaan ja suunnittelijoiden kannalta tylsiä; menee aikaa hukkaan, kun kaikki kuuntelee yksityiskohtiakin.”

”Isot yleisötilaisuudet ovat enempi tiedottamista ja kontaktien saamista. Niissä aika on lyhyt ja porukkaa paljon.”

”Avoimet ovet -tilaisuudet ilman esittelyä on hyviä.”

”Osallistumistavoista työpajat tai pienryhmät ovat parhaimpia tapoja tuoda näkemyksensä esille.”

"Ryhmissä karttojen kanssa on paras tapa hoitaa vaikeat asiat, saada työtä eteenpäin. Lisäksi tarralapuilla voi kommentoida ja viedä asioita kartalle."

"Antoisimmat menetelmät ovat keskustelut kaksin tai pienemmällä joukolla, työpajoissa tai avoimet ovet -tilaisuuksissa."

Suunnittelijoiden mielestä henkilökemialla, persoonalla ja luottamuksella on erittäin suuri merkitys kaikessa yhteistyössä.

"Jos ei ole niin hyvät henkilökemiat, niin kyllä sitä on aina vähän varauksellisempi."

"Kunnossa olevat henkilösuhteet kestävät vähän voimakkaampaakin keskustelua ja erimielisyyksiä."

"Aikaisemmillä kokemuksilla on todella suuri merkitys; henkilösuhteen rakentaminen ei tapahdu hetkessä, mutta sen voi kyllä menettää nopeasti."

"Yhden henkilön tekeminen voi vaikuttaa suhtautumiseen koko organisaatioon."

"Laaja vuoropuhelu lisää kyllä ehdottomasti luottamusta ja ymmärrystä eri osapuolten välillä."

"Kysely toimii paperillakin, mutta motivointia (liikenneturvallisuuksuustyöhön) ei voi hoitaa paperilla eikä puhelimellakaan, vaan tarvitaan tilaisuuksia, vuorovaikutusta. Täytyy syntyä luottamus henkilöön, jotta saadaan ihmiset toimimaan. Tähän ei yksi tapaamiskerta vielä välttämättä riitä, vaan tarvitaan vähintään pari kertaa, yleensä neljä kertaa kasvatusten projektin aikana."

Suunnittelijat myönsivät haastatteluissa, että valitettavasti aggressiivista, vaikutusvaltaista tai lakimiestä käyttävää kuunnellaan enemmän kuin vain asiallisesti toivomuksensa esittävää.

"Kovaa meteliä pitävä saa todennäköisesti itsensä kuulluksi paremmin."

"Päätäväinen ja aktiivinen osallistuja saa äänensä (tai tekstinsä) kuuluviin ja esitystä tutkitaan."

Vaikka äänekkään mielipide tulee voimakkaasti esille, on suunnittelijalla vastuu pitää myös hiljaisten puolta – niiden jotka eivät osaa tai ymmärrä ottaa kantaa.

"Onnettomuusanalyysi toimii hiljaistenkin puolesta; vaikeimmat kohteet nousevat sieltä esiin." (liikenneturvallisuuksuussuunnittelussa)

Vaikuttaja osaa perustella palautteensa, jonka tulee olla realistinen.

"Jatkokeskustelut ovat kuitenkin hedelmällisempiä asiallisen osallistujan kanssa."

Haastatellut suunnittelijat korostivat henkilökohtaisen kontaktin merkitystä vaikuttamisessa.

"Henkilökohtainen kontakti on lähes välttämätön, jos aikoo vaikuttaa."

"Henkilökohtaisessa kontaktissa asiat saadaan syvällisemmin esille. Tulokset vaikeutuisivat, jos jäisi ne ilmeet ja eleet pois."

"Henkilökohtainen kontakti on aina vaikuttavin, mutta kun aika ja rahat ei aina riitä, niin pakko on tehdä muutenkin."

"On hyvä tarjota monta osallistumiskanavaa, jotta asukas saa itse valita."

**Osalliset** pitivät henkilökohtaisia yhteydenottoja ja esimerkiksi käyntejä suunnittelijoiden tai Tiehallinnon edustajien luona ehdottomasti tehokkaampana ja vaikuttavampana keinona kuin yleisötilaisuuksia, työpajoja tai viralli-



sen mielipiteen jättämistä. Laajat yleisötilaisuudet lipsahtavat osallisten mielestä usein tiedotustilaisuuden puolelle.

"Syntyy sellainen torikokous, ettei niihin kukaan pysty keskittymään, lähinnä tiedotustilaisuuksia. Eihän tiedotustilaisuudessa enää pysty vaikuttamaan."

Osalliset kokivat, että oma aktiivisuus on osallistumisessa tärkeää riippumatta tarjotuista osallistumisvaihtoehdoista. Tähän on tosin saattanut vaikuttaa se, että haastateltaviksi valikoitui todennäköisesti hankkeiden aktiivisimpia osallistujia, jotka ovat antaneet palautetta yhteystietojensa kera.

Kyselyyn vastanneet suunnittelijat ja osalliset eivät pitäneet **nettipalautetta** merkittävänä osallistumismenetelmänä. Perinteiset palautelomakkeet koettiin selvästi antoisammiksi kuin nettipalautte (kuva 21).

"Palautelomake on siitä hyvä, että asia dokumentoituu asukkaan omin sanoin, mutta harvoin niissä enää mitään uutta saadaan."

Tosin kyselyn vastaajat ovat voineet ajatella tässä nettipalautteena lähinnä Tiehallinnon asiakaspalautejärjestelmää, jota haastatellut suunnittelijat pitivät kankeana ja huonosti suunnitteluhankkeiden tarpeisiin soveltuvana. Yleisötilaisuuksien osallistujakunta on paljolti eläkeikäisiä eikä välttämättä kovin innokkaita internetin käyttäjiä. Haastatellut suunnittelijat kuitenkin uskoivat, että ihmiset haluavat käyttää nettiä enenevässä määrin.

"Internet tavoittaa etenkin niitä, jotka asuvat muualla kuin ko. paikkakunnalla."

Suunnittelijoiden mielestä yhteydenottojen määrällä tai osallistujajoukon koolla on vaikutusta: yksittäisen ihmisen mielipide ei ole tasavertainen suhteessa yleiseen tai kylän näkemykseen

"Useammalla saman mielipiteen esittäjällä on enemmän vaikutusta, mutta nimilistat eivät vaikuta enempää, sillä kaikki allekirjoittajat eivät välttämättä ole asianosaisia."

Vaikuttavimmaksi osallistumismenetelmäksi todettiin henkilökohtainen kontakti. Koska aika ja rahat eivät tähän useinkaan riitä, seuraavaksi vaikuttavimmiksi koettiin tilaisuudet, joissa voidaan keskustella kaksin tai pienryhmissä, kuten työpajat ja maastokävelyt. Suunnittelijat suosivat yleisötilaisuuksiakin, osa tosin vain avoimet ovet -tyyppisiä.

Asukkaat ja suunnittelijat arvioivat yleisötilaisuuksien antoisuutta hiukan eri näkökulmista. Suunnittelijat saavat yleisötilaisuuksissa laajemmin ja kattavammin koko suunnittelua hyödyttävää tietoa. Kahdenkeskisissä keskusteluissa saatava tieto on todennäköisesti yksityiskohtaisempaa ja syvällisempää, mutta keskittyy pienempiin asiakokonaisuuksiin. Näin ollen yleisötilaisuuksista saatava tieto voi suunnittelijan näkökulmasta olla antoisampaa ja ajankäytöllisesti tehokkaammin kerättävissä. Osalliselle sen sijaan merkki annetun palautteen vaikuttavuudesta on usein sen pohjalta syntyvä keskustelu sekä eri vaihtoehtojen punnitseminen. Yleisötilaisuudessa tämä jäänee pinnallisemmaksi, jos siihen syntyy mahdollisuutta lainkaan. Kahdenkeskisissä tai pienen ryhmän keskusteluissa tällaista vuorovaikutteista ajatusten vaihtoa sen sijaan syntyy luontevammin, jolloin osallisen ehkä kokee ja näkee vaikuttavuuden selkeämmin.

Suunnittelijat ja osalliset olivat yksimielisiä vaikuttavan osallistumisen luonteesta ja määrästä. Aktiivinen ja päättäväinen osallistuja saa parhaiten äänensä kuuluviin. Vaikuttavinta on perusteltu ja realistinen palaute. Useamman ihmisen yhteinen näkemys vaikuttaa enemmän kuin yksittäinen mielipide.

## 7.4 Osallistumisen vaikutus suunnitelmien sisältöön

### 7.4.1 Vaikutus esimerkkihankkeissa

Suunnittelijoiden mukaan **valtatie 7** -hankkeessa osallistuminen vaikutti suunnitelman yksityisteiden paikkoihin, meluntorjunnan laajentamiseen, tien linjaukseen parissakin kohteessa, lunastuksiin, pieniin muutoksiin ja hienosäätöön.

"Pienet detaljiasiat on aika hyvin pystytty huomioimaan."

"On pyritty aidosti löytämään pienillä linjausmuutoksilla uusia vaihtoehtoja ja kompromisseja."

"Voimakkaita koko linjaa koskevia linjamuutoksia ei sinällään nostettu esille, mutta tien linja ei olisi tällainen ilman osallistumisen vaikuttavuutta."

"Vaikutus tien sijaintiin oli keskivertoa, sillä hyvin vähän oli liikkumavaraa."

"Suunnitelmiin tehtiin muutoksia myös kunnan yleiskaavoituksen tarpeiden takia."

**Myrskylän** hankkeen suunnittelijoiden mielestä osallistumisen lisäarvo suunnittelulle oli huomattava. He eivät kuitenkaan osanneet yksilöidä miten se näkyi suunnitelmassa, joka ei kehittämisselvitysvaiheessa vielä käsitellyt yksityiskohtia.

"Tasapuolisuus on tärkeätä. Hankkeen aikana saatiin paljon myös yksittäisten henkilöiden viestejä, jotka vahvistivat vahvan kyläyhdistyksen näkemyksiä. Kaikkia toiveita ei voi toteuttaa, vaan pitää osata suhteuttaa näkemys kokonaisuuteen."

Yleissuunnitteluvaiheessa osalliset pääsivät sitten vaikuttamaan yksityiskohtiin, kuten sijoitettiin kevyen liikenteen väylä itä- vai länsipuolelle.

"Kovin yleisiä kommentteja, joita ei voi paikantaa, on vaikea ottaa huomioon."

Molemmissa tiehankkeissa joillakin **osallisilla** oli vielä haastatteluhetkellä odottava tunnelma osallistumisen vaikuttavuudesta: miten esitetyt näkemykset vaikuttavat lopulliseen suunnitelmaan vai vaikuttavatko lainkaan (valtatie 7) ja toteutuuko suunnitelma siten kuin on annettu ymmärtää (Myrskylä)? Myöhemmässä vaiheessa tehdyissä haastatteluissa kävi ilmi, että valtatie 7 osallistumisella koettiin olleen vaikutusta omaan tilanteeseen ja annetut lupaukset oli pidetty.

Tiehankkeiden osalliset kokivat voivansa vaikuttaa parhaiten yksityiskohtiin, mutta eivät niinkään suuriin linjauksiin. Osa haastateltavista totesi joutuneensa "hyväksymään tosiasiat" eli esimerkiksi tielinjauksen tulon peltojensa



poikki. Tällöin oli siirryttävä suunnitelman yksityiskohtiin puolustamaan sitä mitä vielä jäisi jäljelle, kuten maanviljelyksen kannalta järkevämpää linjausta tai melusuojausta.

Suunnittelijat kertoivat, että **Härmänmaan** nettikyselyn tulokset analysoitiin ja suhteutettiin onnettomuusaineistoon. Kaikki ongelmat ja ehdotukset käytiin yksittäin läpi ja asiaa käytiin paikan päällä tutkimassa. Tuloksia, tavoitteita, toimenpiteitä ja priorisointia käsiteltiin yhdessä kuntien kanssa. Raportissa kuvataan yleisellä tasolla, miksi jokin toimenpide toteutetaan tai miksei toteuteta, mutta yksittäisten ehdotusten tasolla näitä ei ole perusteltu. Toimenpide-ehdotuksia ei aseta nähtäville eivätkä kuntalaiset voi niitä eikä niiden priorisointia kommentoida ennen kuin jatkosuunnitteluvaiheissa.

Suunnittelijoiden mielestä kuntien edustajat pääsivät vaikuttamaan suuresti "sekä fyysisen että henkisen puolen työn sisältöön". Hallintokunnat muodostivat itse toimintasuunnitelmat konsultin avustuksella. Raporttiluonnos kävi läpi laajan kommenttikierroksen muutamia kertoja. Kunnilla oli mahdollisuus tuoda omat asiansa esille ja yhteiseen päätöksentekoon. Myös haastatellut kuntien edustajat kokivat voineensa vaikuttaa suunnitteluun ja esimerkiksi kohteiden priorisointiin.

Konsultin mukaan kuntien toimintasuunnitelmat olisi helpompi ja nopeampi tehdä itse, sillä vuorovaikutuksesta on paljon työtä, mutta tavoitteena ei ole pelkkä suunnitelma, vaan saada kunnat ajattelemaan liikenneturvallisuutta ja toimimaan itsenäisesti jatkossa. Tämän vuoksi vuorovaikutus on oleellinen osa koko prosessia.

Kuntalaisten osallistumismahdollisuutena oli kertoa ongelmapaikkoja nettikyselyssä. Kuntalaiset olivat kyselleet, miten voi saada jonkin toimenpiteen toteutukseen. Pitääkö vastata kyselyyn monta kertaa vai hankkia nimilista asian taakse? Suunnittelijat korostivat, että asia tulee esille yhdenkin kertomana. Yksittäiset vastaukset suhteutetaan joka tapauksessa onnettomuustietoihin ja maastotarkasteluihin.

"Toiveisiin otetaan joku linja, katsotaan kokonaisuus".

"Kaikkia toiveita ei voi toteuttaa, vaan pitää osata suhteuttaa näkemys kokonaisuuteen."

Konsultin mielestä kyselyyn vastaaminen vaikuttaa vähintään yhtä paljon kuin onnettomuustiedot. Melkein aina vastauksissa on toimenpide-ehdotuksia, jotka vaikuttavat, mutta joskus ehdotetaan liian järeitä toimenpiteitä eivätkä kaikki ehdotukset ole edes turvallisuutta lisääviä. Vastausmäärät kuitenkin ratkaisevat painotuksia: todennäköisemmin toimitaan, jos on paljon havaintoja. Hankevastaavan näkemys oli, että kyselyt tuovat enemmän esille vain vaaralliselta tuntuvia kohteita liikkumisessa.

"Niille ei monestikaan löydy onnettomuustaustaa eikä tukea liikenteen asiantuntijoilta, kuten kuljetusyrityksiltä tai taksikuljettajilta, jotka tuntevat alueen hyvin ja liikkuvat paljon. Voiko kohde tällöin olla tärkeä? Se on vain yksittäisen ihmisen kokemus, tunne."

"Koulumatkan turvallisuuskyselyissäkin on se ongelma, ettei pelkääjä olekaan lapsi, vaan se on vanhemman turvattomuuden tunnetta ja pelkoa, kuinka oma lapsi selviää."

"Subjektiiiviset vastaukset tarvitsevat aina priorisointia. Kokemuksia on vaikea arvottaa."

Eräs kyselyyn vastannut suunnittelija kyllä muistutti, että suunnittelijasta vähäpätöiseltä tuntuva asia voi olla hyvinkin tärkeä osallisten näkökulmasta.

Valitettavasti tähän tutkimukseen ei voitu haastatella kyselyyn vastanneita kuntalaisia, sillä kyselyyn vastattiin nimettömänä.

Tiehankkeiden osalliset ja suunnittelijat olivat yksimielisiä siitä, että osallilla oli mahdollisuuksia vaikuttaa suunnitelmien yksityiskohtiin. LiikenneturvallisuuShankkeissa kuntien viranhaltijat voivat vaikuttaa paljonkin, mutta kuntalaisten vaikutusmahdollisuudet jäivät vähäisiksi ja osin epäselväksi. Yksittäisen kuntalaisen kyselyvastaukset vaikuttavat todennäköisimmin vasta sitten, jos vastaajissa on muitakin samanmielisiä. Konsultti ja hankevastaava esittivät hieman toisistaan eroavia näkemyksiä kyselyvastauksiin suhtautumisesta.

Kuntalaisten vaikutusmahdollisuudet jäisivät liikenneturvallisuuShuunnittelussa melko vähäisiksi, jos tärkeänä pidettäisiin vain niitä ongelmakohteita, jotka löytyvät onnettomuuStilastoista ja joita paljon ajavatkin pitävät vaarallisina. Ongelmakohtetta voidaan vältellä sen vaarallisuuden tai pelottavuuden vuoksi. Tällöin onnettomuuStilastot eivät kartu, mutta estevaikutus haittaa elämää. Tässä palataan osin myös kysymykseen eri osallistujatahojen painoarvosta, mitä on syytä pohtia ja kehittää jatkotutkimuksissa.

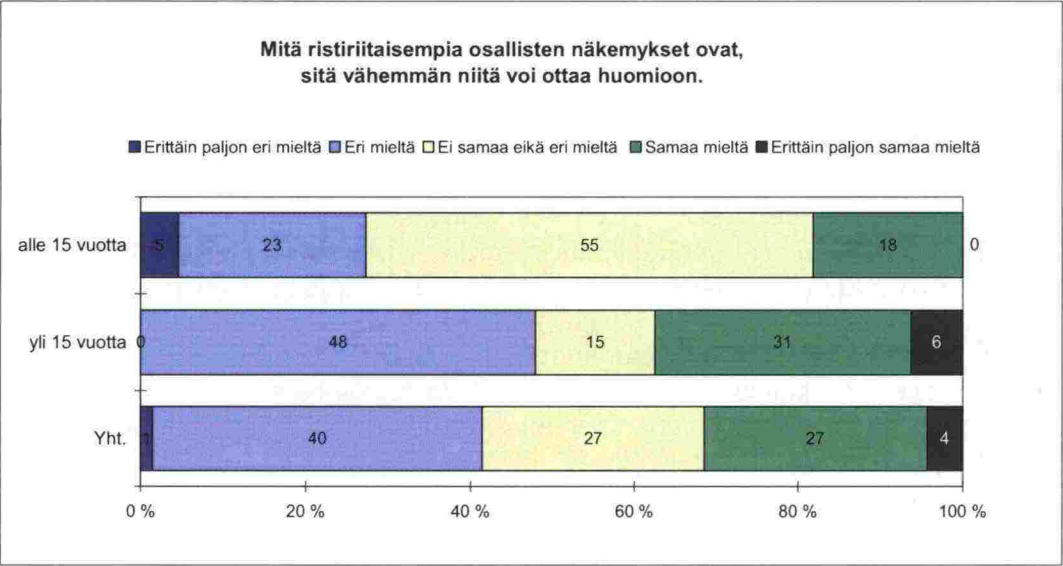
LiikenneturvallisuuSkyselyn yhteydessä nousi esiin myös kysymys ns. objektiivisten mittareiden ja subjektiivisten näkemysten suhteesta. Turvatomuuden kokemukset voivat merkittävästi heikentää varsinkin ns. heikompien ryhmien liikkumismahdollisuuksia ja elämänlaatua. Myös melukokemukset voivat poiketa mittaustuloksista. Miten painotetaan ihmisten kokemien vaikutusten merkitystä suhteessa mittaustuloksiin ja asiantuntija-arvioihin? Suunnitteluhankkeissa olisi kehitettävä ihmisten subjektiivisten kokemusten huomioon ottamista ja arvottamista suhteessa muihin tietolähteisiin.

#### 7.4.2 Ristiriitaisten näkemysten huomioon ottaminen

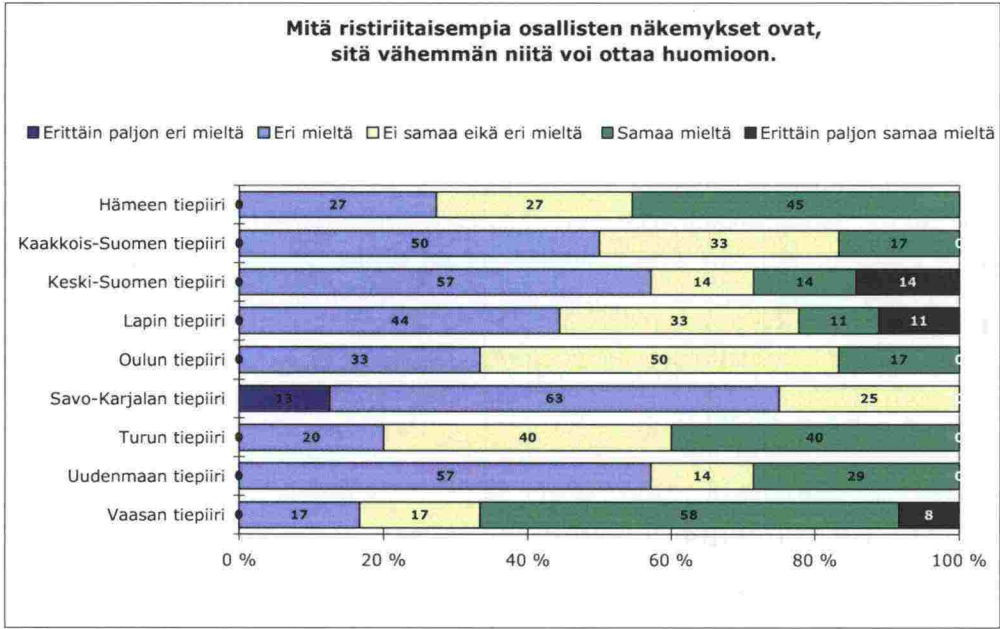
**Kyselyyn** vastanneiden suunnittelijoiden mielipiteet hajautuivat suhtautumisessa ristiriitaisten näkemysten huomioon ottamisen mahdollisuuksiin (kuva 22). Vastaajista 41 % mielestä ristiriitaisetkin näkemykset voidaan ottaa huomioon, kun taas 32 % edusti näkemystä, että mitä ristiriitaisempia osallisten näkemykset ovat, sitä vähemmän niitä voi ottaa huomioon. Neljännes ei osannut ottaa kantaa asiaan.

Tiepiirien välillä oli suuria eroja (kuva 23). Erityisesti Savo-karjalan tiepiiri erottui muista; siellä kukaan ei kannattanut ajatusta, että ristiriitaisia näkemyksiä ei voi ottaa huomioon. Alle 15 vuotta alalla olleista yli puolet ei ottanut kantaa. Lähes puolet yli 15 vuotta alalla toimineista oli sitä mieltä, että ristiriitaisiakin näkemyksiä voi ottaa huomioon. Tämä nuorempien ja vanhempien ero oli tilastollisesti merkitsevä.





Kuva 22 Tiehallinnon suunnittelijoiden näkemys väittämästä alla toimimisvuosien mukaan.



Kuva 23 Tiehallinnon suunnittelijoiden näkemys väittämästä tiepiireittäin.

Ne jotka uskovat, että ristiriitaisiakin näkemyksiä voidaan ottaa huomioon, pyrkinevät myös ristiriitojen käsittelyyn. Vastakkaiset osapuolet pyritään saamaan vuorovaikutukseen myös keskenään – katsomaan asiaa tois- tensakin näkökulmasta. Vaikeistakin asioista uskalletaan puhua. Ristiriito- ja aiheuttaviin ongelmiin etsitään uusia ratkaisuja tai kompromisseja. Lo- pulta vaihtoehtovalinnassa ”hävinneet” pääsevät vaikuttamaan kuitenkin suunnitelman yksityiskohtien ratkaisuihin.

## 7.5 Osallistumisen vaikutus suunnitteluprosessin kulkuun

**Valtatie 7** -hankkeessa osallistuminen vaikutuksesta tutkittiin mm. vaihtoehtoja lisää ja järjestettiin enemmän esittelyjä sekä maanomistaja- ja yrittäjätaapaamisia.

"Alkuelämä oli, ettei näin paljon olisi ollut vuorovaikutustarvetta, koska aiemmin tehtiin YVA ja yleissuunnitelma."

Suunnittelijoiden mukaan palaute vaikutti aikatauluihin ja lisäsi konsulttien työtä uusien ajatusten myötä.

"Asukkaat olivat tarkkoja siitä, onko internet-sivut päivitetty ja vastaako ne suunnitteluhetkeä tai sitä mitä on sovittu."

"Työmäärän kasvu aiheutuu siitä, että tulee uusia ajatuksia, mitä ei itsellä ollut."

"Avoimuudesta työmäärä ja kustannukset kasvavat, mutta hankkeen laadullinen lopputulos myös."

**Myrskylän** hankkeen prosessiin vaikutti jo aiemmista suunnitteluvaiheista saatu tieto aktiivisesti toimivasta kyläyhdistyksestä.

"Reagoitiin suoraan kysyntään."

Osallistumisen vaikutuksesta järjestettiin asukas- ja tiedotustilaisuudet. Tarjousvaiheessa oli suunniteltu vain aloitustiedote ja määräpaikkatutkimus.

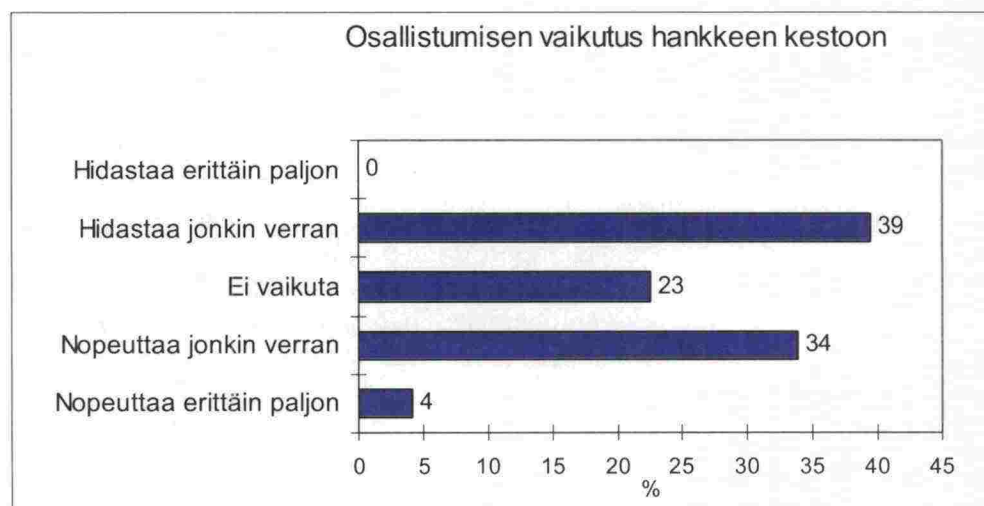
**Härmänmaan** hankkeessa koko työ perustui vuorovaikutukseen, jossa pyrittiin motivoimaan, aktivoimaan ja sitouttamaan kuntien edustajia jatkuvaan turvallisuustyöhön. Yhteydenottoja lisättiin tarpeen mukaan.

"Neuvottelut vaativat paljon resursseja, muttei siinä paljon voi oikaista.

Ne on jo vedetty lähes minimiin, mutta kyllä nytkin voitiin jotain lisäsoittoja tai sähköposteja järjestää, jos huomattiin tarvetta lisätukeen."

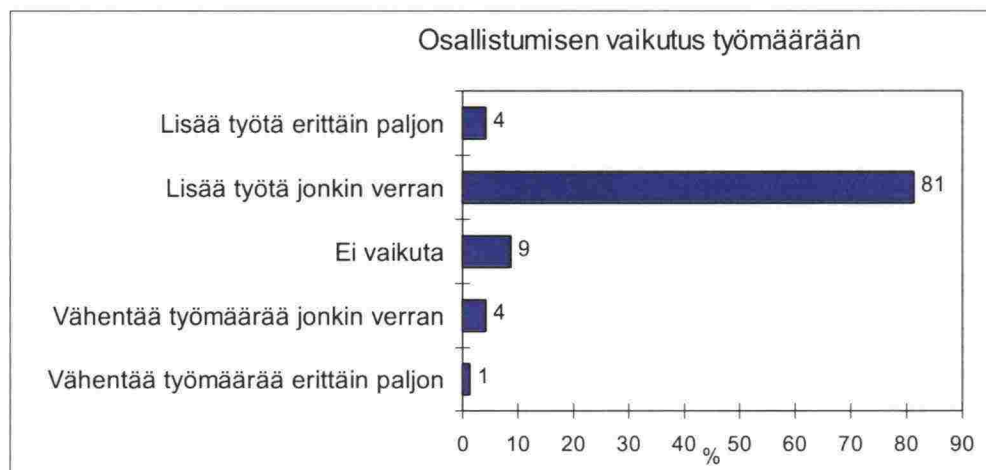
"Kyselyvastaukset nopeuttavat ongelmakartoitusta."

**Kyselyyn** vastanneiden suunnittelijoiden näkemykset hajaantuivat suuresti kysyttäessä osallistumisen vaikutusta hankkeen keston (kuva 24). Sekä hidastamisen että nopeuttamisen kannalla oli lähes yhtä monta. Viidenneksen mielestä osallistuminen ei vaikuta hankkeen keston. Tulos kertoo siitä, että vaikutus vaihtelee hankkeen mukaan.



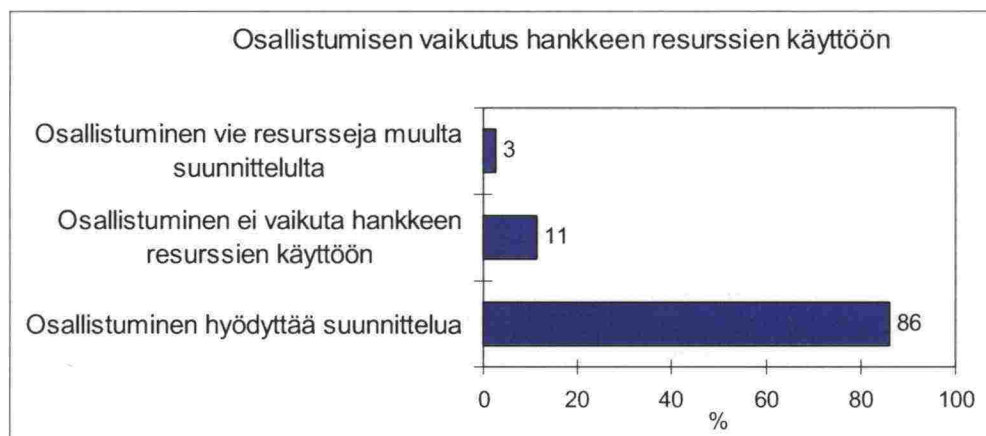
Kuva 24 Tiehallinnon suunnittelijoiden näkemys osallistumisen vaikutuksesta hankkeen keston.





Kuva 25 Tiehallinnon suunnittelijoiden näkemys osallistumisen vaikutuksesta työmäärään.

Osallistumisen vaikutuksesta työmäärään suunnittelijat olivat yksimielisiä: osallistuminen lisää työtä jonkin verran (kuva 25.). Osallistumisen nähtiin kuitenkin hyödyttävän suunnittelua ja vähentävän muistutusten ja valitusten määrää (kuva 26 ja 27).



Kuva 26 Tiehallinnon suunnittelijoiden näkemys osallistumisen vaikutuksesta hankkeen resurssien käyttöön.

Kyselyyn vastanneiden suunnittelijoiden mielestä osallistumisella voi vaikuttaa eniten yleis- ja tiesuunnitteluvaiheissa (kuva 28). Tämä näkemys johtuu siitä, että näissä vaiheissa osallistuminen on lakisääteistä. Vaikuttavuutta selitettiin myös suunnittelun kohdistumisella tiettyyn asukasjoukkoon.

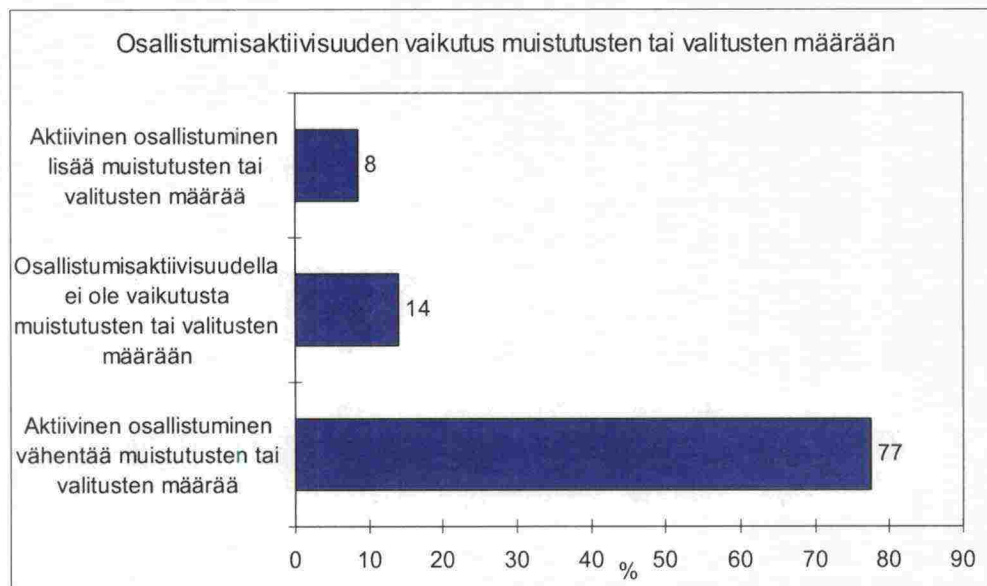
"Osallistuminen on tuloksellisempaa hankkeissa, joissa asia koskee nimenomaan tiettyä asukkaita."

Vapaamuotoisissa vastauksissa tuotiin esiin myös muunlaisia näkemyksiä.

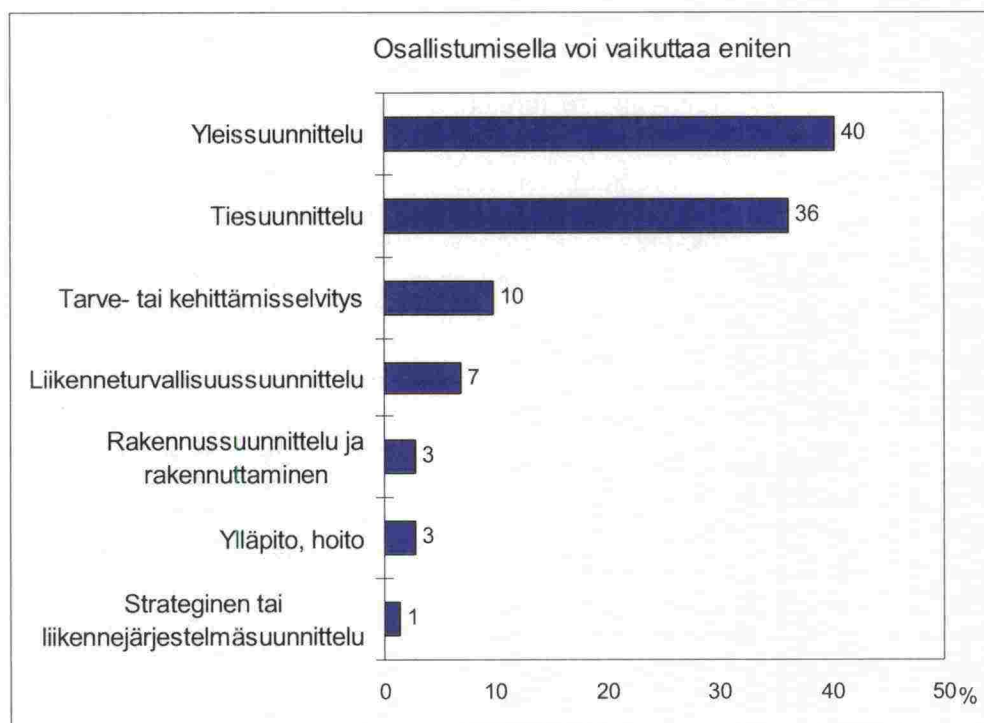
"Osallistumista tulisi olla hankesuunnittelun alusta lähtien, sillä yleis- ja tiesuunnitelmissa ei enää voi kaikkeen toiveeseen vastata."

"Tiehankkeiden yhteydessä vuorovaikutustilaisuudet ja asukkaiden aktivoiminen ovat melko hyvällä tasolla verrattuna esim. liikenneturvallisuus-suunnitelmiin, joissa työhön osallistuu lähinnä vain ns. yhteiskunnallisesti aktiivit."

"Rakennussuunnittelussa tiedottaminen tärkeää, vaikka itse suunnitelmaan ei voi vaikuttaa."



Kuva 27 Tiehallinnon suunnittelijoiden näkemys osallistumisen vaikutuksesta muistutusten ja valitusten määrään.



Kuva 28 Missä suunnitteluvaiheessa osallistumisella voi vaikuttaa eniten?

Eräs kyselyn kommentoija esitti, että palaute olisi pyrittävä mahdollisimman hyvin kohdistamaan nimenomaan suunnitelmaan.

”Määrältään vähäisempänäkin se on arvokkaampaa kuin lukuisat ’yleiset mielipiteenilmaisut’.”

Yleis- ja tiesuunnitteluvaiheissa suunnitelmaa koskeva palaute on tietysti tärkeätä, mutta varsinkin tarve- tai kehittämisselvityksissä sekä strategisissa tarkasteluissa tarvittaisiin juuri yleisempiä mielipiteenilmaisuja. Näitä liikennepoliittisia kannanottoja esitetään sitten myöhemmissä suunnitteluvaiheissa, kun niitä ei ole päästy aiemmin kertomaan.



Osallistumalla voi saada suunnitteluprosessiin mm. uusia suunnitelma- vaihtoehtoja ja osallistumistilaisuuksia, internet-sivujen päivityksiä, aika- taulumuutoksia ja lisätiedotusta. Osallistuminen voi hidastaa tai nopeuttaa hanketta. Osallistuminen lisää jonkin verran suunnittelijoiden työtä, mutta hyödyttää suunnittelua ja vähentää muistutusten ja valitusten määrää.

## 7.6 Osallistumisen vaikutus päätöksentekoon

### 7.6.1 Vaikutus esimerkkihankkeissa

**Valtatie 7** -hankkeen suunnittelijoiden mukaan osallistuminen vaikutti isoissa päätöksissä yhtenä taustatekijänä.

"Päätöksenteon pohjaksi oli paljon aineistoa."

"Näkökantoja tulee enemmän ja samalla tulee myös ristiriitoja enemmän."

"Helpottaa myös päätöksentekijää, kun on pyritty ottamaan kaikki asiat huomioon."

Suunnittelijoiden mielestä valitukset päätöksestä vähenevät hyvin hoidetun osallistumisen ansiosta.

"Päätöksen hyväksyttävyyys on parempi, kun on ns. tosissaan ja hyvin tutkittu."

"Ihmiset kasvoivat siihen, että jonkun on oltava myös kärsijä, jotta ongelmat ratkeavat."

**Myrskylän** hankkeessa osallistuminen oli suunnittelijoiden mukaan ratkaisevassa asemassa päätöksenteossa. Tiehallinto lähti puhtaalta pöydältä tutki- maan yhteysvälin vaihtoehtoja. Tiepiirillä oli etukäteen ollut mielessä 167-tie, mutta piiri muutti näkemystään määräpaikkatutkimuksen sekä osallistumisen ja kunnan näkemysten mukaan.

"Päätöksessä painoi asukkaat enemmän kuin elinkeinoelämä."

Suunnittelijat kertoivat, että **Härmänmaan** liikenneturvallisuussuunnitelman ohjausryhmässä tehtiin päätökset yhdessä. Rahoittajana tiepiiri määrittä raamit, mutta niiden sisältöön kunnat saivat vaikuttaa.

"Kuntien päätöksentekijöiltä on saatu positiivista palautetta tiedotustilai- suuden jälkeen. Mukana olleet varmaan puoltavat rahoitusta, kun ovat ymmärtäneet toimien merkityksen. Päättäjät ovat antaneet kunnan tur- vallisuusryhmälle toimintarahoja yms."

Moni haastateltu **osallinen** oli joutunut toteamaan, että omat tavoitteet eivät olleet täysin tai lainkaan toteutuneet. Eräs haastateltava jopa koki, että ta- voitteet olivat kumoutuneet osallistumisen takia.

"Joskus osallistuminen voi saada hyvätkin hankkeet jäihin ja kumottua."

Jos osallistuminen oli edistänyt omia tavoitteita, haastateltavat totesivat, että tavoitteisiin ei ihan päästy, mutta ilman osallistumista ei olisi mennyt näin- kään hyvin. Eräs osallinen totesi, että demokratia on lisääntynyt ja vuorovai- kutusmahdollisuudet parantuneet huomattavasti vuosikymmenten myötä.

Tiehankkeiden osalliset kokivat voivansa vaikuttaa parhaiten suunnitelman yksityiskohtiin, mutta eivät niinkään suuriin linjauksiin. Suurissa linjauspä- töksissä osalliset uskoivat rahan sekä esim. kunnan näkemysten olevan kui- tenkin ratkaisevassa asemassa. Tulos on samansuuntainen kuin Karvisen

(1997, 52-53) YVA-tutkimuksessa, mutta kymmenen vuotta sitten epäilyjä osallistumisen vaikuttavuudesta ilmaistiin vahvemmin kuin nyt. Tässä tutkimuksessa osalliset kertoivat myös vaikuttamisen positiivisista kokemuksista.

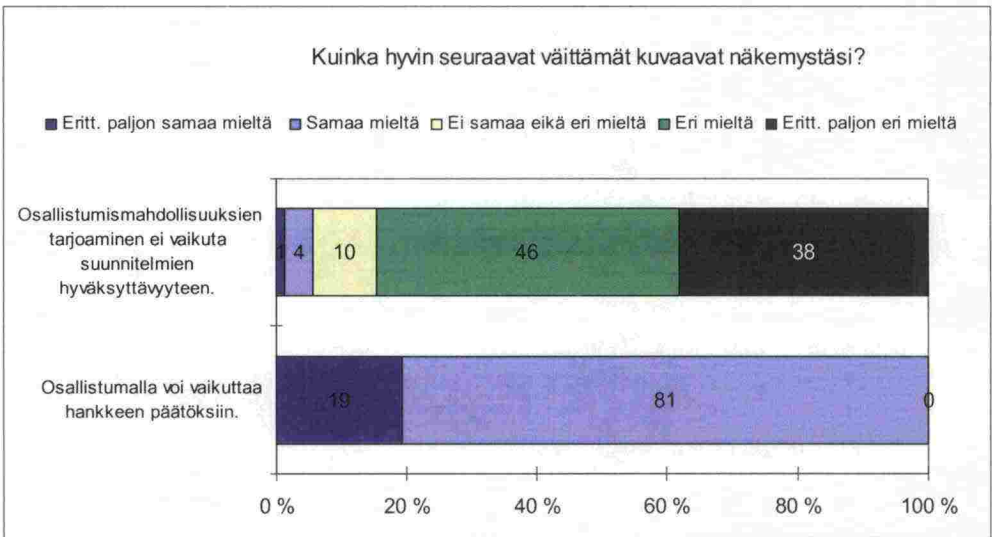
Erään haastatellun suunnittelijan mielestä asukkaat voisivat vaikuttaa vain suunnitelman detaljeihin, sillä Tiehallinnolla ja kunnilla pitää olla asiantuntemus vastata isoista asioista. Kuitenkin kansalaisjärjestöjen näkemykset tai kyselyjen tulokset voisi hänen mielestään ottaa isommissakin päätöksissä huomioon, jopa painokkaammin kuin viranomaisten. Suunnittelijan ajattelutavan taustalla voi olla ajatus, että yksittäinen asukas ei pysty(isi) näkemään laajaa kokonaisuutta, vaan ajaa joka tapauksessa vain omaa etuaan vaikka puhuisikin ”yhteisön suulla” tai perustelisi väitettään yleisellä edulla.

Osallistumalla voi vaikuttaa hankkeen aikana tehtäviin päätöksiin. Varmimmin voi vaikuttaa pienempiin yksityiskohtiin liittyviin päätöksiin. Isoissa päätöksissä osallistuminen on vain yhtenä vaikuttavana tekijänä mukana, mutta joissakin hankkeissa se voi olla ratkaisevassa asemassa.

7.6.2 Tiepiiriläisten näkemykset vaikutusmahdollisuuksista

Kaikkien kyselyyn vastanneiden mielestä osallistumalla voi vaikuttaa hankkeen päätöksiin, viidenneksen mielestä jopa erittäin paljon (kuva 29). Valtaosa (84 %) suunnittelijoista näkee osallistumismahdollisuuksien tarjoamisen vaikuttavan suunnitelmien hyväksyttävyyteen.

”Vaikka suunnitelman lopputulos olisikin tienkäyttäjän tai asukkaan mielestä huono tai hankala, selkeät perustelut lisäävät usein jonkin verran toimenpiteen hyväksyttävyyttä ihmisten mielissä.”

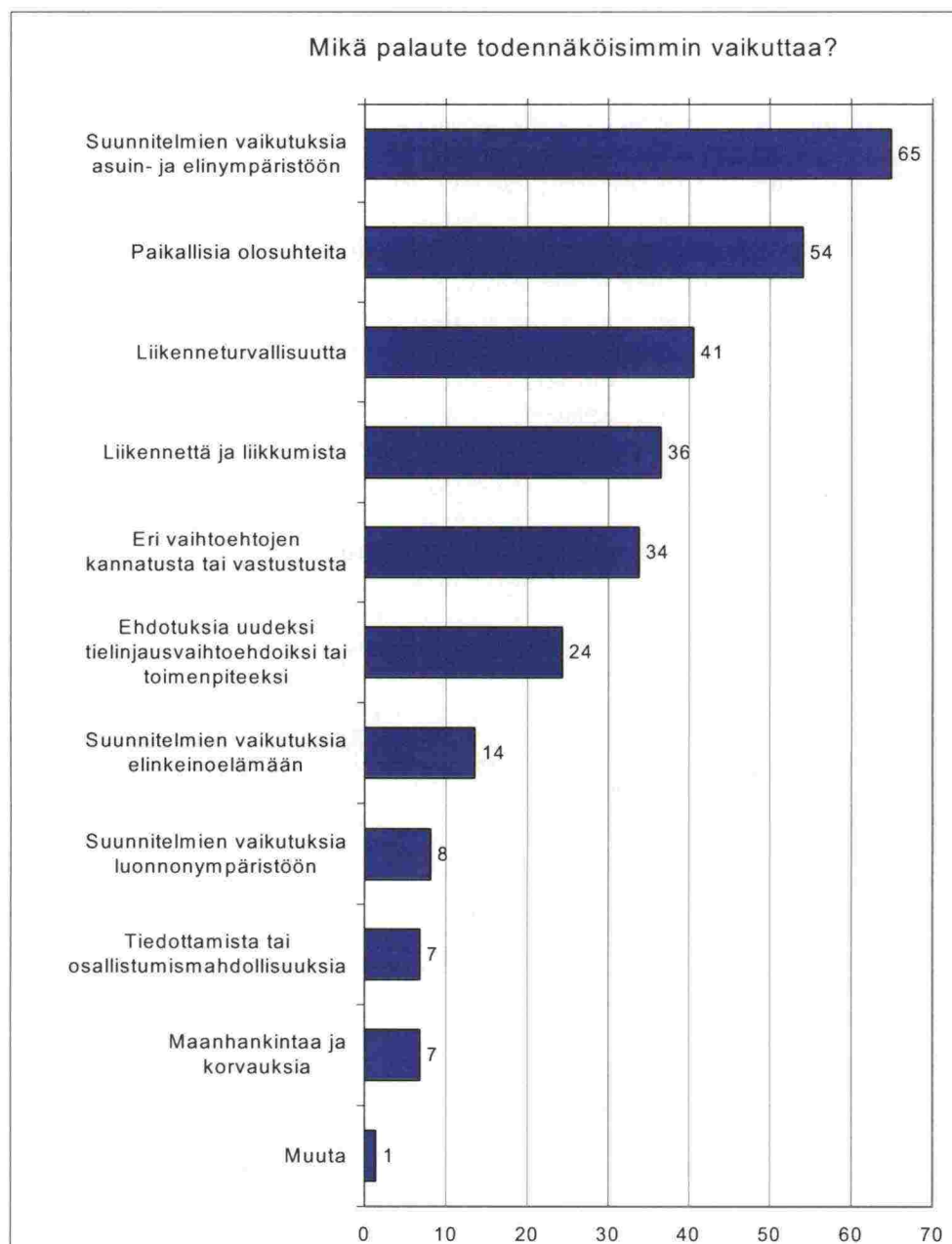


Kuva 29 Suunnittelijoiden näkemykset osallistumisen vaikutuksesta hankkeen hyväksyttävyyteen ja päätöksiin.



Vastaajien mielestä eniten vaikutusta on palautteella, joka liittyy asuin- ja elinympäristöön kohdistuviin vaikutuksiin sekä paikallisiin olosuhteisiin (kuva 30). Vaihtoehtojen kannatuksella tai vastustuksella sen sijaan nähtiin olevan vähemmän vaikutusta. Lähes puolet vastaajista (46 %) kertoi saavansa palautetta eri vaihtoehtojen kannatuksesta tai vastustuksesta, mutta vain 34 % koki näiden mielipiteiden myös vaikuttavan suunnitteluun. Tämä tulos vastaa hyvin niitä kokemuksia, joista haastatellut osalliset ja suunnittelijat kertoivat edellisessä luvussa.

Kyselyyn vastanneet suunnittelijat uskoivat enemmän osallisten vaikutusmahdollisuuksiin kuin esimerkkihankkeiden haastatellut. Yli 60 % vastaajista esitti, että osalliset voivat vaikuttaa suunnitelmiin melko paljon (kuva 31). Vain 14 % mielestä vaikutusmahdollisuudet jäivät lähinnä suunnitelmien yksityiskohtiin.

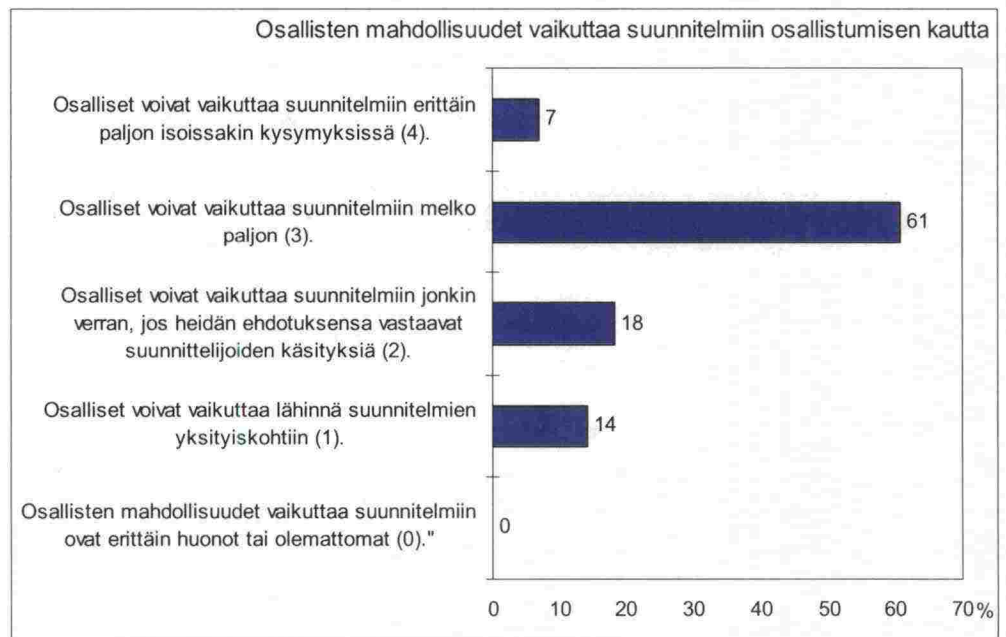


Kuva 30 Mitä asioita koskeva palaute todennäköisimmin myös vaikuttaa?

Osallisten vaikutusmahdollisuuksien vertailu eri osallistujatahojen painoarvojen kanssa (luku 7.2) herättää kysymyksiä. Kuinka kansalaisryhmät voivat vaikuttaa suunnitelmiin melko paljon, jos heidän painoarvonsa ja vaikutusvaltansa suunnitteluhankeissa on vain kohtalainen? Vai ovatko vastaajat tarkoittaneet tässä osallisilla lähinnä kuntien ja muiden viranomaisten edustajia, joiden vaikutusvalta on arvioitu suureksi tai erittäin suureksi?

Näkemyksiä viranomaistahojen painoarvosta tukevat YVA-menettelyjen vaikutustutkimukset. Sekä Hokkasen ja Kojon (2003) että Ostamon ja Hildénin (1998) YVA-tutkimuksissa korostui päätöksentekokontekstien merkitys. Molemmissa todettiin, että YVAN vaikutus päätöksentekoon on riippuvainen keskeisten toimijoiden, kuten hankevastaavan, yhteysviranomaisen ja muiden päättäjien, valtasuhteista. Kansalaisten osallistumisen vaikutuksesta ei näissä raporteissa paljoa mainita – se lienee jäänyt vaikuttavuudessa marginaaliseksi asiaksi.

Myös Arolan (2002, 17–21) sekä Hirvosen ja Wallinin (2002, 19) kaavoitusta koskevissa tutkimuksissa suunnittelijat pitivät osallistumisen vaikutusmahdollisuuksia selvästi parempina kuin osalliset itse. Kaavoittajilla ja asukasyhdistyksillä oli selvä näkemys myös siitä, mikä on riittävää vaikuttamista. Kaavoittajat pitivät riittävänä sitä, että osallisen kanta välittyy suunnittelijalle ja päätöksentekijälle tai että osallisen kanta on esillä myös päätöksentekokeskustelussa, vaikkei se näkyisikään itse ratkaisussa. Asukasyhdistyksille riittävässä vaikuttamisessa osallisten kannan pitäisi näkyä ratkaisussa.



Kuva 31 Tiehallinnon suunnittelijoiden näkemys osallisten mahdollisuuksista vaikuttaa suunnitelmiin osallistumisen kautta.

Pääosa (75 %) kyselyyn vastanneista Tiehallinnon suunnittelijoista on tyytyväisiä osallistumisen painoarvoon ja vaikuttavuuteen nykyisellään (kuva 32). Neljänneksen mielestä osallistumisen vaikuttavuuteen pitäisi kiinnittää enemmän huomiota. Sekä kyselyyn vastaajat että haastatellut suunnittelijat esittivät monenlaisia kehittämistarpeita (luku 8).





Kuva 32 Tyytyväisyys osallistumisen vaikuttavuuteen.

Suunnittelijat toivat selvästi esille, että osallistuminen parantaa päätöksen hyväksyttävyyttä. Osallisen kannalta haitallinenkin lopputulos on hyväksyttävämpi, kun palautteet on tutkittu ja pyritty ottamaan huomioon sekä annettu perustelut tehdyille päätökselle.

Osallisilla on mahdollisuuksia vaikuttaa suunnitelman yksityiskohtiin omaa lähiasuinympäristöä koskeissa asioissa. Suurempiin kokonaisuuksiin tai vaihtoehtojen valintaan ei osallisilla nähdä olevan kovin suuria vaikutusmahdollisuuksia. Suunnittelijat vaikuttivat kuitenkin vähän optimistisemmilta osallisten vaikutusmahdollisuuksista suuriinkin linjoihin kuin osalliset itse. Pääosa suunnittelijoista oli tyytyväisiä osallistumisen vaikuttavuuteen nykyisellään, mutta neljänneksen mielestä vaikuttavuuteen pitäisi kiinnittää enemmän huomiota.

## 7.7 Vaikutus paikalliseen yhteishenkeen

**Valtatie 7** -hanke on haastateltavien arvion mukaan ehkä nostanut paikallista yhteishenkeä ja tutustuttanut ihmisiä toisiinsa kohteissa, jossa oli selvä yhteinen aihe tai haitta. Toisaalta tiukat yhteenotot ovat saattaneet kasvattaa juopaa kylien välille. Tiehallinnon järjestämien osallistumistilaisuuksien lisäksi asukkaat ovat suunnittelijoiden mukaan kokoontuneet keskenään ja mm. yksityistiehoitokuntien kokouksiin on annettu materiaaliakin.

**Myrskylän** hankkeessa suunnittelija kertoi entisestäänkin aktiivisen kyläyhdistysten yhteistoiminnan tiivistyneen hankkeen myötä. Kyläyhdistys aktivoi asukkaita osallistumaan ja antamaan palautetta. Suunnittelijoiden mukaan kyläläisillä oli vahva yhteinen näkemys ja he yrittivät vaikuttaa eri tavoin myös kuntaan.

"Kyläläiset viestittivät, että pysyvät täällä, tänne kannattaa satsata, että pitävät alueesta huolta muutenkin, että alueen tiet, koulut ja palvelut ovat tärkeitä."

"Kyläläiset uhkasivat, ettemme jätä teitä rauhaan ennen kuin tie on saatu."

**Härmänmaan** suunnittelijoiden mielestä liikenneturvallisuussuunnitelma ei suuremmin vaikuttanut niihin yhteistyökuvioihin, jotka olivat olemassa jo ennen hanketta. Mutta eri hallintokuntien välisen yhteistyön sekä yhteistyön yli kuntarajojen koettiin parantuneen.

"Hallintokuntien edustajat eivät aina edes tunne toisiaan ensimmäisessä tilaisuudessa."

"Pienen kunnan ainoalle työntekijälle voi olla iso juttu, että voi keskustella oman alan kollegan kanssa."

**Osallisten** mielestä tiehankkeiden näkemyserot ovat luonnollisia ja kukin haluaa lähtökohtaisesti puolustaa oman lähielinympäristönsä viihtyisyyttä. Erimielisyyksien ei kerrottu vaikuttaneen ainakaan pysyvämmiin yhteisöjä jakavasti.

Ristiriidoistakin huolimatta osallistumisen nähtiin vaikuttaneen paikalliseen yhteishenkeen joko myönteisesti tai ei lainkaan.

## 7.8 Vaikutus Tiehallinnon imagoon

Suunnittelijat kokivat **valtatie 7** ja **Myrskylän** hankkeiden vaikuttaneen myönteisesti asukkaiden kuvaan Tiehallinnosta.

"Entistä harvemmin enää kuulee, että Tielaitos tai TVH jyrää."

Eräs hankkeen osallinen totesi vaikuttamismahdollisuuksien parantuneen huomattavasti vuosikymmenten myötä.

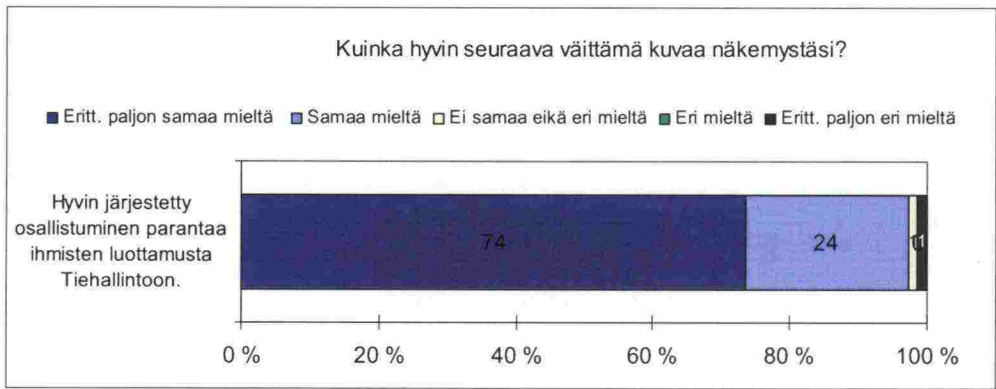
"Ihan erilaista kuin aikaisemmin, jolloin vain jyrättiin asukkaiden yli, ihan kirjaimellisestikin. 60-luvulla talonväki heräsi yhtenä aamuna, että pihalla oli kaivinkoneita ilman, että itsellä asiasta tietoa."

Myrskylän hankkeen konsultti tosin epäili Tiehallinnon imagon säilyneen lopulta kielteisenä, sillä Myrskylän kehittämiselvityksen aikana heränneet asukkaiden toiveet haudattiin jälleen yleissuunnitteluvaiheessa.

"Asukkaat kokevat itsensä vähän jymäytetyksi, jos mitään ei tapahdukaan, vaikka vuorovaikutellaan ja kysellään ja tehdään kiva suunnitelma."

**Härmänmaan** liikenneturvallisuussuunnitelman vaikutuksesta Tiehallinnon imagoon suunnittelijat esittivät erilaisia näkemyksiä. Toisaalta kuntien tekni-  
sen puolen asiantuntijat tekevät tiepiirin kanssa niin paljon yhteistyötä, ettei tässä tullut mitään uutta. Toisaalta taas Tiehallinto koetaan yleensä kunnissa etäiseksi, mutta tämän hankkeen maankäyttökeskustelujen jälkeen arveltiin lähestymiskynnyksen Tiehallinnon suuntaan madaltuneen. Kuntalaisista ja kunnistakin osa on saattanut pettyä, kun Tiehallinto vastasi toimenpide-  
ehdotuksiin, ettei ole rahaa.





Kuva 33 Tiehallinnon suunnittelijoiden näkemys osallistumisesta ja luottamuksesta Tiehallintoon.

**Kyselyn** vastaajat olivat hyvin yksimielisiä siitä, että hyvin järjestetty osallistuminen parantaa ihmisten luottamusta Tiehallintoon (kuva 33).

Osalliset eivät suoraan kommentoineet osallistumisen vaikutusta heidän omaan käsitykseensä Tiehallinnosta. He kertoivat lähinnä vuorovaikutuksen ja vaikuttamismahdollisuuksien eroista nykyään ja vuosikymmeniä sitten. Toisaalta voidaan ajatella, että haastateltujen myönteiset kokemukset parantavat heidän luottamustaan Tiehallintoon ja siihen, että Tiehallinnon kanssa sovitut asiat pitävät.

Hyvin hoidettu vuoropuhelu vaikuttaa myönteisesti osallistujien kuvaan Tiehallinnosta. Mahdollisista hankkeeseen liittyvistä pettymyksistä huolimatta osalliset ovat kokeneet Tiehallinnon toimintatapojen parantuneen huomattavasti vuosikymmenien kuluessa.

## 8 JOHTOPÄÄTÖKSET

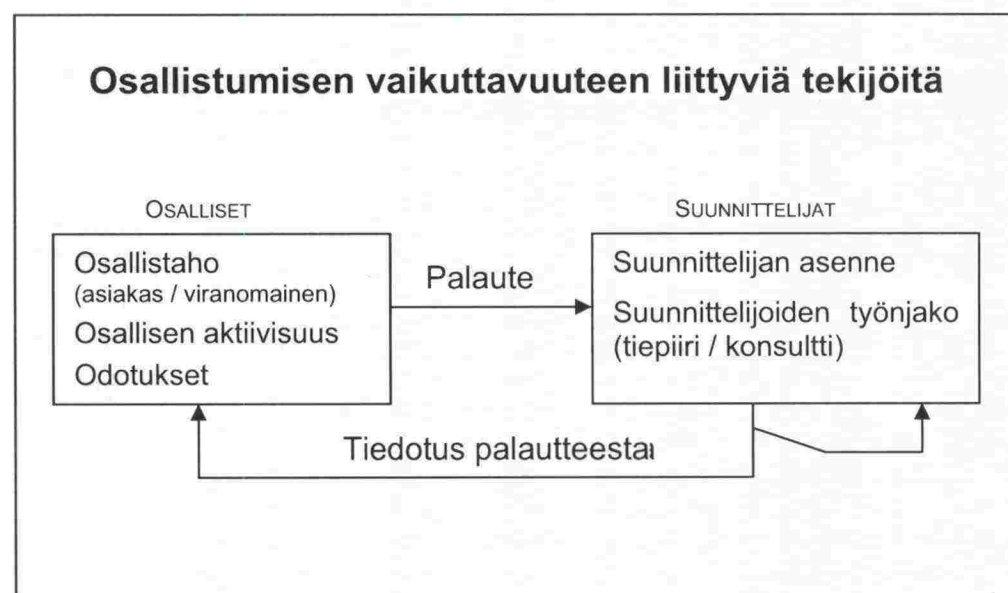
### 8.1 Osallistumisen vaikutuskohteet

Osallisten päätavoitteena on vaikuttaa projektin tai hankkeen lopputulokseen. He pyrkivät vaikuttamaan myös suunnitteluprosessiin ja suunnitelman yksityiskohtiin, viimeistään siinä vaiheessa, kun heille haitallisen vaihtoehdon tai hankkeen torjuminen ei enää näytä mahdolliselta. Isoissa ratkaisuisa asukkaiden yksimielisetkin näkemykset ovat vain yhtenä vaikuttavana tekijänä päätöksenteossa mukana. Yksityiskohtiin voivat yksittäiset osallisetkin vaikuttaa todennäköisemmin. Osallisilla on myös hyvät mahdollisuudet vaikuttaa siihen, että hankkeen osallistumismahdollisuuksia ja tiedotusta lisätään. Lisäksi osallistuminen voi vaikuttaa paikalliseen yhteishenkeen ja Tiehallinnon imagoon paikallisten silmissä, vaikka nämä ovat osallisten kannalta enemmänkin 'sivutuotteita' eli niihin ei varsinaisesti pyritä vaikuttamaan.

Suunnittelijoiden näkökulmasta osallistuminen vaikuttaa paitsi itse suunnitelmaan myös suunnitteluprosessiin ja suunnitelman hyväksyttävyyteen. Vuoropuhelun avulla saadaan aikaan mahdollisimman laadukas suunnitelma, jonka myös paikalliset toimijat todennäköisemmin hyväksyvät. Mahdollisten aikataulumuutosten ja työmäärän lisääntymisen vastapainoksi saadaan hyödyllistä tietoa suunnitteluun sekä vähemmän valituksia ja muistutuksia. Vuoropuhelun myötä osallisten luottamus Tiehallintoa kohtaan kasvaa, mikä helpottaa myöhempiä suunnitteluhankkeita samojen osallisten kanssa.

### 8.2 Osallistumisen vaikuttavuuteen liittyviä tekijöitä

Seuraavassa pohditaan osallistumiseen vaikuttavuuteen liittyviä tekijöitä esimerkkihankkeiden, kyselyn ja aiempien julkaisujen pohjalta (kuva 34). Esitysjärjestys ei kuvasta merkittävyyttä.



Kuva 34

Osallistumisen vaikuttavuuteen liittyviä tekijöitä.



### Osallistujatahot

Osalliset voidaan jaotella karkeasti kahteen ryhmään: asiakas- ja viranomaistahot. Kunnilla ja muilla viranomaisilla on Tiehallinnon suunnittelu-hankkeissa monin verroin suurempi vaikutusvalta kuin asiakastahoilla.

Asiakastahoista elinkeinoelämällä on suunnittelijoiden mielestä suurin painoarvo. Sen edustajat eivät välttämättä koe osallistumistilaisuuksia omikseen, vaan he vaikuttavat perinteisemmin kunnan ja maakuntien liittojen kautta.

Suunnittelijat pitivät maanomistajien painoarvoa hiukan suurempana kuin lähialueen asukkaiden. Maanomistuksesta nimenomaan asuinkiinteistöjä painotettiin enemmän kuin peltoa, metsää tai varastorakennuksia. Kansalaisjärjestöjen, ammattiautoilijoiden ja muiden tienkäyttäjien vaikutusvaltaa suunnitteluhankkeissa pidettiin vähäisimpänä.

Osallistumisen vaikuttavuus riippuu siis osin osallistujan taustaryhmästä. Asiakastahojen vaikutusvalta arvioitiin vain kohtuulliseksi, mutta viranomais-tahojen suureksi. Näin siitä huolimatta, että toisaalta todettiin, ettei palautteen antajalla pitäisi olla niin suurta merkitystä kuin palautteen sisällöllä ja perusteluilla.

### Osallisen aktiivisuus

Aktiivinen osallistuminen on tärkeätä vaikuttamisessa. Aktiivinen ja äänekäs osallistuja saa parhaiten viestinsä kuuluviin. Toisaalta suunnittelijoiden mukaan vaikuttavinta on kuitenkin perusteltu ja realistinen palaute. Tässä kuten osallistujatahojen vaikuttavuudessaakin näyttää siltä, että suunnittelijoiden ihanteet ja käytännöt ovat ristiriidassa. Ihanteena olisi rationaalinen prosessi, jossa perustellut sisällöt ohittaisivat esittäjän ja esitystavan. Käytännön vuorovaikutustilanteissa vaikuttavat kuitenkin lukuisat muutkin tekijät kuin kylmät faktat. Osallistumisen myötä suunnitteluprosessiin sekoittuvat tunne ja toiminta, arvotukset ja politiikka, perinteet ja tottumukset – inhimillisen elämän koko kirjo.

Useamman ihmisen yhteinen näkemys vaikuttaa enemmän kuin yksittäinen mielipide. Osallisen kannattaa siis aktivoida samoin ajattelevia osallistumaan.

### Suunnittelijan asenne

Suunnittelijan asenteella on keskeinen merkitys osallistumisen vaikuttavuudessa. Tärkeätä on halu kuunnella ja ymmärtää, myös niitä arvoja ja merkityksiä, joita ei aina oikein osata edes sanoiksi pukea. Empaattisuus ja välittäminen viestivät pyrkimystä aitoon vuorovaikutukseen. Sitten tarvitaankin suunnittelijan ammattitaitoa ja luovuutta sovittaa erilaiset ongelmaratkaisut, toiveet ja näkemykset suunnitelmiin tai perustella niiden pois jättäminen.

Suunnittelijan hyvät vuorovaikutustaidot tekevät vuoropuhelusta miellyttävämpää ja lisäävät osallistumisen onnistuneisuutta. Osallistumisen vaikuttavuuden kannalta vuorovaikutustaitoja oleellisempaa on kuitenkin se, että suunnittelija pyrkii todella kuuntelemaan ja välittämään osallisten viestit

suunnitelmaan ja päätöksentekoon. Tähän riittävät ihan tavalliset arkiset vuorovaikutustaidot.

### **Suunnittelijoiden työnjako**

Tiepiirin ja konsultin välisellä työnjaolla vuoropuhelun hoitamisessa ja varsinkin palautteen vastaanottamisessa voi olla merkitystä osallistumisen vaikuttavuuteen. Hankevastaavalle kerrottu palaute saattaa olla vaikuttavampaa, varsinkin jos palaute liittyy vaihtoehtojen kannatukseen tai muihin suuriin ratkaisuihin. Tällöin näkemys päättyy suoraan päätöksentekoon eikä vasta konsultin välittämänä. Toisaalta taas suunnitelman yksityiskohtiin liittyvä palaute voi olla vaikuttavampaa suoraan konsultille kerrottuna. Tällöin konsultti voi helpommin ymmärtää, miten palautteenantaja haluaisi suunnitelmaa muokattavan.

### **Palautteen sisältö**

Eniten vaikutusta on palautteella, joka liittyy suunnitelman yksityiskohtiin palautteenantajan lähiasuinympäristöä koskevissa asioissa. Suurempiin kokonaisuuksiin tai vaihtoehtojen valintaan ei kansalaistahoilla näyttäisi olevan kovin suuria vaikutusmahdollisuuksia. Osallistujien näkemykset ovat päätöksenteossa vain yksi vaikuttava tekijä muiden ohessa. Suunnittelijat vaikuttivat vähän optimistisemmiltä osallisten vaikutusmahdollisuuksista suuriinkin linjoihin kuin osalliset itse.

### **Osallistumismenetelmät**

Osalliset ja suunnittelijat korostivat henkilökohtaisen kontaktin merkitystä. Vaikuttavimpia ovat menetelmät, joissa osallinen voi keskustella suunnittelijan kanssa kaksin tai pienryhmissä: neuvottelut maanomistajan kanssa, puhelinkeskustelut, työpajat, maastokävelyt ja avoimet ovet -tilaisuudet. Keskustelussa yleensä pohditaan annettua palautetta ja sen huomioon ottamista. Jo keskustelu ja siinä kerrotut periaatteet tai perustelut voivat antaa osalliselle jonkinlaisen käsityksen palautteen vaikuttavuudesta.

### **Tiedotus palautteesta ja sen vaikutuksesta**

Osallistumisen vaikutukset ovat niin monitahoisia ja suunnitelmiin integroituja, että niitä voi olla vaikea suunnittelijoidenkin kuvata. Kuinka siis osalliset voisivat ne hahmottaa, jollei niistä heille kerrota. Hankalaa on myös rajata, mikä on juuri osallistumisen vaikutusta ja mitä olisi tapahtunut ilman sitäkin. Toisaalta tämä ei liene edes tarpeellista. Oleellista on kertoa osallisille, miten heidän palautteensa näkyy suunnitelmassa ja miten se on välitetty päätöksentekijöiden tietoon.

Osallistumistilaisuuksien jälkeen julkaistu yhteenveto saadusta palautteesta ja sen vaikutuksista kertoo osallisille, että suunnittelijat ovat työstäneet palautetta, yrittäneet ottaa sitä huomioon ja perustelleet sen, mitä ei voida ottaa huomioon. Näin myös kirjallisesti annettuun palautteeseen saadaan vuorovaikutteisuutta. Tämä palautteen palaute on tärkeä osa osallistumisen vaikuttavuuden näkyväksi tekemistä.



## Dokumentointi

Vuorovaikutuksen jatkuvuuden kannalta on tärkeätä saada siirretyksi saatu palaute ja osallistumiseen liittyvät tiedot suunnitteluvaiheesta toiseen. Tiedon välittyminen voi olla myös osallistumisen vaikuttavuuden edellytys, sillä saattaa olla että osa palautteesta voidaan ottaa huomioon vasta myöhemmissä suunnitteluvaiheissa. Lisäksi aiempien ratkaisujen taustat ja perustelut on hyvä tietää jatkosuunnittelussa.

## Odotukset

Osallisten vuosikymmenten takaiset kokemukset tiensuunnitteluun vaikuttamisesta voivat olla melko kielteisiä. Heidän voi olla vaikea uskoa, että nyt kannattaa osallistua ja antaa palautetta. Kuitenkin jo heidän näkemystensä kuunteleminen ja empaattinen suhtautuminen herättävät toiveita vaikutusmahdollisuuksista. Jos sitten käykin niin, etteivät toiveet toteudu, on turhautuminen helposti entistä suurempaa ja usko vaikutusmahdollisuuksiin mennyt.

Toisaalta vähäisin odotuksin mukaan lähtenyt osallinen voi saada niin myönteisen kokemuksen hankkeen vuoropuhelusta, että lopputuloksen epämiellyttävyydestä huolimatta on syntynyt uskoa vaikutusmahdollisuuksiin. Hänenkin tilannettaan on yhdessä työstyetty yksityiskohtia myöden. Ratkaisut on perusteltu ja prosessi on koettu reiluksi.

Suunnitteluhankkeiden tiedotuksessa ja viestinnässä on toisaalta saatava ihmiset uskomaan, että heidän kannattaa aiemmista kokemuksistaankin huolimatta osallistua aktiivisesti. Toisaalta on annettava realistinen kuva vaikutusmahdollisuuksista: kaikkia toiveita ei voi toteuttaa. Yleensä ihmiset ymmärtävät tämän hyvin. Tärkeätä on kokemus toimivasta vuorovaikutuksesta.

## 8.3 Kehittämistarpeet ja -ehdotukset

### Vuorovaikutuksen jatkuvuus

Nykyisen suunnitteluvaiheisiin pätkityn tiedotuksen sijasta olisi tarvetta parantaa tiedotusta ja palautemahdollisuuksia kattamaan koko hankkeen elinkaaren. Aukkaat hahmottavat tiensuunnittelun yhtenä monikymmenvuotisena hankkeena, joka on vain välillä lepotilassa. Osallistuminen on heille raskasta, jos he joutuvat useita kertoja "aloittamaan alusta" aina eri suunnittelijoiden kanssa. Myös liikenneturvallisuustyöhön tarvitaan vuorovaikutuksen jatkuvuutta.

Tulisikin kehittää toimivia käytäntöjä jatkuvaan vuorovaikutukseen. Yhtenä esimerkkinä voisi olla Internetin käytön kehittäminen ja laajentaminen tiedotuksesta kaksisuuntaiseen viestintään.

### **Palauteyhteenvedot**

Sekä osalliset että suunnittelijat pitivät vaikuttavimpana henkilökohtaista vuorovaikutusta. Tällöin osallinen saa mm. välitöntä palautetta toiveistaan ja näkemyksistään. Myös kirjallisesti annettuihin mielipiteisiin olisi hyvä saada vastauksia. Resurssit eivät yleensä riitä vastaamaan jokaiseen palautteeseen erikseen, mutta julkaistut palauteyhteenvedot lisäävät vuorovaikutteisuutta ja helpottavat kokonaiskuvan saamista annetuista palautteista.

Vapaamuotoisten palautteiden yhteenvedon tekemiseen tarvitaan laadullisen aineiston analyysia. Palautteiden tulkinta on tärkeää. Välillä voi olla vaikea ymmärtää, mitä nimetön palautteen antaja on tarkoittanut, kun tarkennuksiakaan ei voi kysyä. Saadun palautteen jäsentelyn ja kuvauksen lisäksi yhteenvedossa tulisi kertoa, miten palaute on vaikuttanut tai miten sen pohjalta jatkossa toimitaan tai miksi jotain ei voida ottaa huomioon.

Palautteista tulisi koota yhteenvedoja, jotka julkaistaan esimerkiksi internet-sivuilla, lähetetään yhteystietonsa antaneille osallisille ja / tai esitetään seuraavassa osallistumistilaisuudessa.

### **Vuoropuhelun dokumentointi**

Vuoropuhelun dokumentointi on ollut suunnitteluhankkeissa yleensä melko vähäistä ja hajanaista, vaikka muu suunnittelu olisi raportoitu hyvin. Reinikainen ja Talvenheimo (2003) tarkastelivat 23 tiehankkeen YVA-menettelyn osallistumista ja vuorovaikutusta. Arviointiselostuksissa oli yleensä kerrottu osallistumisen toteutuminen (mm. palautteen ja osallistujien määrät ja osallistujatahot) ja palautteen aihepiirit sekä monissa myös arviointimenettelyn vaiheet ja vuoropuhelutapahtumat. Mutta sitä, miten tämä osallistuminen on vaikuttanut suunnitteluratkaisuihin, ei useimmissa selostuksissa kerrottu. Hyvin yleinen toteamus oli, että " kaikki palautteet on käsitelty ja niissä esitetyt näkökohdat on mahdollisuuksien mukaan otettu huomioon suunnittelussa ja vaihtoehtojen arvioinneissa".

Kaakkois-Suomen tiepiirisissä on tehty kokeiluluonteisesti vuoropuhelusta erillisiä raportteja (Kähö 2006 sekä vasta meneillään olevat YVA:t valtatie 6 Taavetti – Lappeenranta ja valtatie 7 Hamina – Vaalimaa). Vastaava raportti laadittiin myös valtien 7 Loviisa - Kotka esimerkkihankkeesta. Se oli kuitenkin käytettävissä vasta tämän työn raportoinnin aikaan, joten osallisten ja suunnittelijoiden kokemuksia siitä ei voitu kysyä.

Osallisillekin suunnattu vuoropuheluraportti palvelee osallistumistilanteiden kuvauksen lisäksi myös palautteesta ja sen vaikutuksesta tiedottamista. Raportti antaa tietoa vuoropuhelusta myös jatkosuunnitteluun. Julkaistussa raportissa kerronta jää kuitenkin pakosta melko yleiselle tasolle. Jatkosuunnittelijat tarvitsevat lisäksi työkansion, johon on koottu yksityiskohtaisemmat palauteyhteenvedot sekä osallistumisen oleelliset sisällöt epäviralliseksi muistioksi.

Tässä tutkimuksessa suunnittelijoiden haastatteluissa tuli esiin monia oleellisia asioita, joita ei kirjallisesta aineistosta käynyt ilmi. Esimerkiksi Myrskylän hankevastaavan ja konsultin poikkeuksellinen työnjako ja kyläyhdistyksen tavallista aktiivisempi toiminta osallistumisen järjestämisessä ei dokumen-



toinnista auennut. Myös Valtatie 7 -hankkeen kiista asukkaiden esittämästä uudesta vaihtoehdosta ja Härmänmaan hankkeessa käydyt maankäyttökustelut ilmenivät vasta haastatteluissa. Suunnittelijat voisivatkin kirjata työkansioon osallistumisen perustietojen lisäksi melko epämuodollisesti sen, mitä kertoisivat kollegalleen hankkeen osallistumisessa olleen keskeistä tai epätavallista. Tämä on erityisen tärkeää, jos suunnittelijat vaihtuvat, mutta samakin suunnittelija voi kaivata vuosien jälkeen muistitukea.

Jatkossa tulisi siis kehittää sekä osallisille että suunnittelijoille suunnattua tiedottamista ja raportointia vuoropuhelusta.

### Internetin käytön kehittäminen

Internetin käyttö lisääntyy yhä ja laajenee kattamaan suurempia ihmisryhmiä. Sen kautta saadaan helpommin mukaan nuorempia, lapsiperheitä ja muualla asuvia, joita yleisötilaisuuksiin on osallistunut vähemmän.

Seuraavassa on lueteltu haastattelujen yhteydessä esille nousseita asioita, joita Tiehallinnossa tulisi kehittää ja ottaa käyttöön suunnitteluhankkeissa.

- Nettisivuja on tärkeää päivittää riittävän usein, jotta ne todella palvelisivat vuorovaikutusta. Aktiiviset asukkaat ja hyvät nettisivut voivat tehdä netistä hankkeen tärkeimmän yhteydenpitokanavan.
- Hankkeen nettisivuille voisi laittaa laskurin, jotta saataisiin tietää, montako kertaa niillä on käyty.
- Osallisille voisi tarjota rekisteröitymismahdollisuutta. Rekisteröityneet saisivat automaattisesti sähköpostiviestin hankkeen nettisivujen päivityksestä. He voisivat kommentoida esitettyjä ehdotuksia ja toistensa kommentteja, antaa tietoa alueesta ja vaikka äänestää vaihtoehtoista.
- Hankkeen nettisivuille voisi perustaa keskustelupalstan, jossa myös tiepiirin tai konsultin edustaja olisi aktiivisesti mukana. Vastausten ketjutus ja näkyvillä olo auttaisi monia muitakin, joilla on samankaltaisia kysymyksiä. Tähän pitäisi varata resursseja, vaikka työmäärää ei osata etukäteen arvioida tarjousvaiheessa.
- Karttapohjainen nettikysely auttaa vastausten paikantamisessa ja käsittelyssä. Nettikyselystä on saatu hyviä kokemuksia liikenneturvallisuussuunnitelmien yhteydessä. Netissä on vastattu aktiivisemmin kuin paperilomakkeille, joita on ollut myös tarjolla kirjastoissa. Kun nettiosoite on voitu ilmoittaa lehdessä, on kyselylle löytynyt uusia vastaajia, joihin ei ole aiemmin saatu kontaktia. Nettikyselyjä voisi käyttää enemmän muissakin suunnitteluhankkeissa.
- Nettiin on kehitetty vuorovaikutteisia karttaohjelmia. Ns. kansalaiskartalla voi kirjoittaa omia, paikkaan sidottuja kommentteja sekä lukea ja kommentoida toisten kommentteja. Käyttäjä voi myös suunnitella ja piirtää itse kartalle korjausehdotuksia tai uusia vaihtoehtoja. Valtatie 7 -hankkeessa palautetta saatiin vielä enemmän perinteisiä reittejä kuin netin kautta, mutta tarjonnan lisäämisen myötä netin käytön uskotaan lisääntyvän.
- Tiehallinnon asiakaspalautejärjestelmä tarvitsee kehittämistä. Nykyinen soveltuu huonosti hankekohtaisen palautteen antamiseen, käsittelyyn ja arkistointiin. Vuorovaikutuksen jatkuvuuden kannaltakin olisi hyvä, että Tiehallinnolla olisi käytettävissä kansalaiskartan tyylinen järjestelmä, jossa palautetta voisi myös analysoida ja arkistoida.

- Liikenneturvallisuustyön jatkuvuuden kannalta voisi olla hyvä, että samantyyppinen alueellinen internet-kysely olisi jatkuvasti käytettävissä työryhmän apuna. Myös paikallista liikenneturvallisuustyön nettisivustoa olisi hyvä ylläpitää. Liikenneturvallisuusraportin lisäksi sivulla olisi julkisesti nähtävillä tarkistuslista, josta selviäisi, mitä on suunniteltu tehtäväksi ja mitä niistä on jo tehty. Lista päivitettäisiin säännöllisin välein uusilla suunnitelmilla niin toimenpiteiden kuin kasvatuksen, valistuksen ja tiedotuksenkin osalta. Sivut toimisivat sekä kuntalaisten että luottamusmiesten tietolähteenä. Ne voisivat herättää arvokeskustelua ja vaateita liikenneturvallisuuden parantamiseksi.

### **Ryhmätyömenetelmien käytön lisääminen**

Ryhmäkeskusteluissa pystytään luomaan vuorovaikutusta sellaisten tahojen välille, jotka eivät muuten todennäköisesti päätyisi keskustelemaan hankkeesta. Keskustelussa osapuolet saavat tietoa toistensa ajatuksista ja voivat mahdollisesti tarkastella asiaa toistensa näkökulmasta, mikä lisää ymmärrystä eri osapuolien välille. Suunnitteluhankkeissa olisi hyvä kehittää työpajojen, maastokävelyjen ja muiden ryhmätyömenetelmien käyttöä.

### **Enemmän empaattisuutta**

Vuoropuhelun kehittämiseksi tulisi lisätä empaattisuutta ja välittämistä. On tärkeää tiedostaa, mitä on odotettavissa ja kenen kanssa keskustelea. Vuorovaikutustaitojen merkitys korostuu erityisesti osallistumistilanteissa. Hankkeiden myönteinen henkilöityminen on vuoropuhelulle vain hyväksi – henkilöön on helpompi luottaa kuin kasvottomaan Tiehallintoon. Hankkeelle voisiikin miettiä (jo tarjousvaiheessa) vuoropuhelusuunnitelman lisäksi vuoropuheluvastaavan, joka toimisi tilaisuuksien vetäjänä. Vuoropuhelun onnistumisen kannalta vetäjän persoonana voi olla ratkaisevampi kuin se, onko hän hankevastaava vai konsultti. Tarvittaessa tilaisuuden vetäjä voi olla ulkopuolinen vuorovaikutuksen ammattilainen.

Heimojen erilaisuutta on yhä havaittavissa.

”Etelä-Pohjanmaalla sanotaan aika suoraan, mutta ruotsinkielisellä alueella on varovaisempaa, ei haluta loukata. Vaikka eihän eteläpohjalainenkaan halua loukata, se vain sanoo suoraan kuinka asia on.”

Eri tiepiirien alueilla, maakuntaliitoilla ja kaupungeillakin on erilaisia tapoja tehdä töitä. Muualta tulevalle voi viedä vähän aikaa sovittautua siihen formaattiin mitä odotetaan.

### **Eri tahojen osallistuminen**

Kunnan virkamiehillä ja luottamushenkilöillä voi olla keskenään eriäviä näkemyksiä hankkeesta. Olisi hyvä saada luottamushenkilötkin mukaan osallistumistilanteisiin. Myös yrittäjät ja ammattiautoilijat on hankkeissa usein unohdettu. Elinkeinoelämälle ehdotettiin järjestettäväksi omia osallistumismahdollisuuksia. Monitahoisen vuorovaikutuksen kannalta olisi parempi kutsua luottamushenkilöiden, kansalaisjärjestöjen, yrittäjien ja kauppakamarin edustajia mukaan työpajoihin, seminaareihin tai muihin keskustelutilaisuuksiin. Tavoitteena olisi saada kaikki osallistajat mukaan yhteiseen keskusteluun, jotta kukin saisi aineksia hahmottaa kokonaisuutta eri näkökulmista.



Esimerkki liikenneturvallisuushankkeille olisi eduksi saada media enemmän mukaan, oma-aloitteisemmaksi. Hankkeen näkyminen lehdissä vaihtelee sen mukaan, kuinka aktiivisesti toimittajat ovat mukana. Hankevastaavan voisi olla hyvä pitää toimittajaan yhteyttä henkilökohtaisestikin eikä vain paperilla.

### **Hiljaiset ja äänekkäät osalliset**

Monesti osallistumaan aktivoituvat lähinnä ne, joille koituu hankkeesta eniten haittaa. Mitä mieltä ovat ne, jotka eivät osallistu? Tarkoittaako hiljaisuus sitä, että he ovat tyytyväisiä suunnitelmiin? Koko alueen asukkaiden näkemyksi- en selvittämiseen on käytetty joka talouteen jaettua kyselyä. Tiuhaan asutulla tai laajalla alueella on järkevämpi käyttää otantakyselyä. Näitä voi yrittää korvata edullisemmalla, mutta heikommin edustavalla nettikyselyllä. Työpajoihin pyritään kutsumaan kattavasti alueen eri ryhmittymien edustajia ja juuri osallistujajoukon edustavuuteen on tarpeen kiinnittää huomiota.

Äänekkäät ja aktiiviset osallistujat todennäköisemmin myös vaikuttavat suunnitelmaan. Miten voitaisiin parantaa hiljaisten äänen kuulumista? Onko tarpeellista selvittää koko alueen mielipiteet vai osaavatko suunnittelijat ottaa riittävästi huomioon ne ryhmät, jotka eivät ole osallistuneet hankkeen vuoropuheluun? Voiko osallistumalla vaikuttava pieni vähemmistö terrorisoida demokratiaa? Näitä kysymyksiä olisi hyvä jatkotutkimuksissa selvittää.

### **Eri osallistujatahojen vaikutusvalta**

Kansalaisjärjestöjen, ammattiautoilijoiden ja muiden tienkäyttäjien vaikutusmahdollisuuksia voisi nostaa työpajojen, seminaarien tms. ryhmätilanteiden myötä. Ongelmana on yhdistysten edustajien edustavuus. Tätä voi parantaa julkaisemalla kutsuttujen ryhmien ja niiden edustajien nimet, jotta ryhmien jäsenet saavat tietää, kuka heitä suunnitteluhankkeessa edustaa.

Sekä osalliset että suunnittelijat esittivät kehittämistehtäväksi eri mielipiteiden painoarvon ja vaikutusvallan pohdinnan. Suunnittelussa tulee usein vastakkainasettelutilanteita, joissa suunnittelijat joutuvat käytännössä tekemään ja perustelemaan ratkaisujaan. Suunnittelijoiden mielestä kotina käytettävän asuinkiinteistön etua tulisi painottaa enemmän kuin peltoa, metsää tai varastohalleja. Virallista ohjeistusta eri asioiden tai vaikutusten painotuksiin ei ole ja käytäntö on kirjavaa. Olisiko mahdollista kehittää yleisesti hyväksytyt periaatteet ristiriitailanteita varten? Julkisesti kerrotut yhteiset periaatteet voisivat helpottaa käytännön ratkaisuja ja lisätä vaikuttavuuden ja päätöksenteon avoimuutta.

### **Vaikutusten arvottaminen**

Tiehankkeissa tulee usein esille hankala vastakkainasettelu: suuri enemmistö, jota asia ei niin paljoa kosketa, ja pieni vähemmistö, jolle koituu merkittäviä haittoja. Miten voidaan ratkaista, onko kymmenille koituva vähäinen haitta enemmän vai vähemmän kuin muutamalle aiheutuva kodin menetys? Kehittämistarpeena olisi määrittää yleisiä periaatteita hankkeen erilaisten vaikutusten arvottamiselle ja suhteuttamiselle keskenään.

YVA-menettelyn ja vuoropuhelun myötä tiesuunnittelussa siirryttiin kohti monipuolisempaa suunnittelukulttuuria 1990-luvulla. Teknis-taloudellisen suun-

nittelun lisäksi nostettiin esille ympäristö ja sosiaaliset vaikutukset. Ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arvioinnissa ovat keskeisesti mukana osallisten kokemat vaikutukset. Täten osallistumisessa ilmaistut näkemykset voivat vaikuttaa linjausvaihtoehtojen valintaan vaikutusarvioinnin kautta riippuen siitä, minkälaisen painoarvon ihmisiin kohdistuvat vaikutukset saavat hankkeen päätöksenteossa.

Natura-alueiden ja yleensä luonnonsuojeluun liittyvien säädösten myötä asukkaat ovat toivoneet suojelua myös ihmisille: kun kerran kasvien elinympäristöä tai eläimen pesän seutua voidaan suojella lailla, niin pitäisihän myös ihmisen kotia ja pihapiiriä voida varjella. Osallistumisen vaikuttavuutta pidetään sen verran epävarmana, että turvaksi haluttaisiin jopa lain suoja.

### **Subjektiiviset kokemukset ja tunteet**

YVAn ja vuoropuhelun painoarvon kasvaessa on törmätty myös erilaisten tiedon ja asiantuntemuksen lajien kohtaamisongelmaan. Monelle teknisen koulutuksen saaneelle suunnittelijalle suhtautuminen osallisten tuottamaan subjektiiviseen laadulliseen tietoon on ongelmallista. Joidenkin mielestä yksittäisen osallisen esittämää asiaa ei voi pitää tärkeänä, jollei se ole saanut tukea tilastoista, asiantuntijoilta tai muilta osallisilta. Osallisten ilmaisemiin tunteisiin, huoliin ja pelkoihin voidaan yhä suhtautua vähättelevästi. Kuitenkin melun kokeminen voi poiketa mittaustuloksista ja turvattomuuden tunne estää liikkumista. Arolan (2002, 23) mukaan kaavoitushankkeisiin osallistuneet kokevat ongelmaksi, että asukkaan asiantuntemusta vähätellään suunnittelussa juuri sille annetun subjektiivisen luonteen vuoksi.

Subjektiivisten näkemysten tai huolten vähättelystä tulisi päästä eroon. Kehittämistarpeena pitäisikin pohtia ihmisten subjektiivisten kokemusten ja tuntemusten huomioon ottamista ja arvottamista suhteessa ns. objektiivisiin mittauksiin, laskentoihin tai asiantuntija-arvioihin.

### **Osallistumisen vaikuttavuuden parantaminen**

Kansalaisosalliset voivat vaikuttaa parhaiten hankkeen pieniin yksityiskohtiin, mutta isoissa kysymyksissä vaikutusmahdollisuudet ovat vähäiset. Karvinen (1995) raportoi samaa jo 12 vuotta sitten Ahvenisen tiehankkeesta. Kyläläisten mielipiteet eivät näkyneet tien paikassa, mutta viimeistelyyn, maisemointiin ja tien valaistukseen he pääsivät vaikuttamaan.

Suunnittelijat korostivat, että viranomaisen tehtävänä on vastata kokonaisuudesta ja yleisestä edusta. Taustalla pilkisti myös ajatus, että yksittäinen asukas ei pysty näkemään laajaa kokonaisuutta, vaan ajaa joka tapauksessa vain omaa etuaan vaikka puhuisikin "yhteisön suulla" tai perustelisi väitettään yleisellä edulla. Kaavoitushankkeiden osalliset ovat kokeneet, että suunnittelijan mielessä osallisesta tulee subjektiivinen, tunteella kokeva yhden asian puolustaja (Arola 2002, 51).

Pääosa suunnittelijoista oli tyytyväisiä osallistumisen vaikuttavuuteen nykytilaan. Neljänneksen mielestä vaikuttavuuteen ei kiinnitetä tarpeeksi huomiota. Maanomistajilla onkin yleensä melko hyvät mahdollisuudet vaikuttaa yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, mutta isommissa linjakysymyksissä eri kansalaisryhmien osallistumisen vaikuttavuutta olisi tarvetta parantaa.



### Tiehallinnon ja konsultin välinen työnjako

Tiehallinnon tehtävien ulkoistamiskysymyksen ja projektinjohtokonsulttien myötä on ajankohtaista ja tärkeää miettiä Tiehallinnon ja konsultin työnjakoa vuoropuhelussa. Erityisesti korostuu tiedonkulun merkitys. Tiehallinnon asiakaspalautekäsittelyä ollaan ulkoistamassa. Konsultti tekee vastineluonnoksen, mutta silloinkin Tiehallinnon edustaja hyväksyy sen.

Vuoropuhelun uskottavuuden ja osallistumisen vaikuttavuuden kannalta hankevastaavan tulisi olla aktiivisesti vuoropuhelussa mukana. Osa osallisista haluaa esittää näkemyksensä suoraan päättäjätaholle. Kokouksissa taas asioiden käsittely voi venyä, jos Tiehallinnon kanta asiaan saadaan tietää vasta myöhemmin.

Kehittämistarpeena tuli esille kuntien viranomaisten osallistumisaktiivisuuden parantaminen. Erityisesti pienissä kunnissa osallistuminen on ollut vähäisempää, kun virkakunta on pienempi ja kovin monenlaiset työt ovat samojen henkilöiden vastuulla.

### Muita vuoropuhelun kehittämistarpeita

Vuoropuhelun kehittämiseksi suunnittelijat esittivät mm. seuraavia tutkimus- ja kehitystarpeita:

- Tiedottamista sähköpostitse tulisi lisätä.
- Hankkeen alkamisesta pitäisi tiedottaa asianosaisille kirjallisesti kuten kaavoitushankkeissakin.
- Asuinympäristön menetys tulisi huomioida korvauksissa paremmin, ei pelkästään tekniset ym. laskennat tai arviot.
- Voisi selvittää, millaisia vuoropuhelunkeinoja missäkin tiepiirissä on käytetty samantyyppisissä hankkeissa.
- Voisiko tehdä vuoropuhelun toimintalinjan? Vuoropuheluopas on hyvä alku, mutta voisiko siitä muokata jotain toimintalinjatyypistä, niin että koko Tiehallinnon vuoropuhelumenetelmien käyttöä saataisiin yhtenäistettyä? Esimerkiksi kaikkiin YVA-hankkeisiin voitaisiin edellyttää sisällytettäväksi maastokävelyt ja työpajat.
- Liikenneturvallisuuksuunnitelmien laadinnassa tulisi kehittää koko ajan enemmän vuorovaikutusta kansalaisten suuntaan. Asukkaita voisi saada mukaan järjestämällä kaikille avoimia liikenneiltoja ja tempauksia. Järjestöjä, kuten vanhusneuvostot, vammaisneuvostot, vapaaehtoisjärjestöt, voisi kutsua mukaan tilaisuuksiin tai seminaariin. Kun ei ole olemassa ohjetta, miten liikenneturvallisuuksuunnitelma pitäisi laatia, jää lähinnä tilaajan vastuulle, mitä tarjouspyynnössä pyydetään.
- Viranomaisten ja sidosryhmien välistä yhteistyötä tulisi kehittää erityisesti hankkeissa, joissa Tiehallinto on mukana vain yhtenä osapuolena. "Tievaltioajattelu (TH suunnittelee, mutta sallii osallistumisen) näkyy vielä tämänkin tutkimuksen kyselyssä. Kyselyyn oli erittäin vaikea vastata niiden hankkeiden näkökulmasta, joissa olemme VAIN yksi osallinen (esim. liikennejärjestelmä- tai liikenneturvallisuuksuunnitelmat). Näiden rooli ja merkitys korostuu kuitenkin jatkossa, joten niihin kannattaa panostaa myös vuorovaikutuksen kehittämisessä."

## 9 LÄHTEET

- Arola Tuija (2002) Vuorovaikutteinen kaavoitus ja kuntalaisten vaikuttaminen. Kansalaisyhteiskunnan, suunnittelun ja päätöksenteon kohtaaminen maankäytön suunnittelussa. Suomen kuntaliitto, Helsinki.
- Hirvonen Jukka & Wallin Sirkku (2002) Kansalaisjärjestöjen kokemuksia osallistumisesta. Maankäyttö- ja rakennuslain toimivuuden seuranta ja arviointi. Ympäristöministeriön moniste 93. Helsinki.
- Hokkanen Pekka & Kojo Matti (2003) Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn vaikutus päätöksentekoon. Suomen ympäristö 612. Ympäristöministeriö; Helsinki.
- Karvinen Päivi. (1997) Kansalaisten kokemuksia YVA-menettelyyn osallistumisesta. Suomen Ympäristö 138. Ympäristöministeriö; Helsinki.
- Karvinen, Päivi (1995) Jälkiarvio Ahvenisen tiehankkeen yva-kokeilusta. Tielaitoksen sisäisiä julkaisuja 14/1995. Tielaitos, Kehittämiskeskus, Helsinki.
- Kähö Tiina, Klinga Taina & Härkönen Mirka (2006) Vuorovaikutusprosessi. Valtatie 5 välillä Tuppurala – Nuutilanmäki, ympäristövaikutusten arviointimenettely. Vuorovaikutusprosessin kuvaus ja käytetyt menetelmät. Tiehallinnon selvityksiä 33/2006.
- Leskinen Antti & Paldanius Jari (1995): Tiehankkeen suunnittelu- ja päätöksentekoprosessin analyysi. Valtatie 7 välillä Koskenkylä-Loviisa. Tielaitoksen selvityksiä 65/1995. Tielaitos. Keskushallinto. Helsinki.
- Maankäyttö- ja rakennuslaki 5.2.1999/132
- Maantielaki 23.6.2005/503
- Ostamo Eira & Hildén Mikael (1998) YVA-yhteysviranomaisten lausuntojen laatu – ympäristövaikutusten arviointimenettelyt 1994-1997. Suomen ympäristö 184. Ympäristöministeriö. Helsinki.
- Reinikainen Kalle, Karjalainen Timo P. & Talvenheimon Kalle (2003) Ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arviointi tiehankkeissa. Vaikutukset, menetelmät ja vuoropuhelu arviointiselostusten valossa. Tiehallinnon selvityksiä 20/2003, Tiehallinto; Helsinki 2003.
- Roininen Janne & Wallin Sirkku (2002) Kokemuksia osallistumisesta kaavoitukseen. Osallistumisen seuranta- ja arviointihankkeen (OSSE-hankkeen) väliraportti. Ympäristöministeriön moniste 92. Helsinki.
- Roininen Janne, Horelli Liisa & Wallin Sirkku (2003) Osallistuminen ja vuorovaikutus kaavoituksessa. Seurannan ja arvioinnin viitekehys ja menetelmät. Suomen ympäristö 664. Ympäristöministeriö; Helsinki.



Teittinen Outi & Blåfield Henna (2005) Osallistumisen seuranta ja arviointi kaavoituksessa. Case Tampere. Tampereen kaupunki.

Tiehallinnon vuoropuheluopas 2006, Helsinki.

Wallin Sirkku & Ristisuo Hanna (2005) Kansalaisjärjestöjen kokemuksia kaavoitukseen osallistumisesta. Kansalaisjärjestökysely 2005. Suomen ympäristö 783. Ympäristöministeriö; Helsinki.

Esimerkkihankkeista saadut suunnitteluaineistot, joissa mm.  
Vuorovaikutusprosessi. Valtatien 7 (E18) parantaminen moottoritieksi välillä  
Loviisa–Kotka, Yleissuunnitelma, Oheisraportti

## 10 LIITTEET

- Liite 1. Arviointikriteerit ja tiedon keräysmenetelmät
- Liite 2. Kyselylomake
- Liite 3. Kyselyn vastaanottajat
- Liite 4. Haastatellut osalliset
- Liite 5. Osallisten haastatteluteemat
- Liite 6. Haastatellut suunnittelijat
- Liite 7. Suunnittelijoiden haastatteluteemat
- Liite 8. Valtatie 7 Loviisa-Kotka yleissuunnitelman prosessikuvaus
- Liite 9. Porvoo – Myrskylä yhteysvälin kehittämisselvityksen ja yleissuunnitelman prosessikuvaus
- Liite 10. Härmänmaan liikenneturvallisuussuunnitelman prosessikuvaus



## ARVIOINTIKRITEERIT, INDIKAATTORIT JA TIEDONKERUUMENETELMÄT

(soveltaen Roinisen ja Wallinin (2003) viitekehystä)

KRITEERIT	MÄÄRÄLLISET INDIKAATTORIT - nettikysely Tiehallinnon suunnittelijoille	LAADULLISET INDIKAATTORIT - osallisten haastattelut - suunnittelijoiden haastattelut
<b>VAIKUTTAVUUS</b>		
Osallistumisen vaikutus suunnitteluprosessiin	<ul style="list-style-type: none"> <li>- vaikutus hankkeen keston</li> <li>- vaikutus resursseihin</li> <li>- vaikutus työmäärään</li> <li>- lisäarvo suunnittelulle</li> <li>- vaikutus erityyppisissä hankkeissa (strateginen, eri suunnitteluvaiheet, hoito ja ylläpito)</li> <li>- vaikutus osallisten odotuksiin</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- vaikutus suunnitteluprosessiin</li> <li>- suunnitteluprosessin mahdolliset muutokset</li> <li>- laadulliset perustelut koetuille vaikutuksille ja lisäarvolle</li> <li>- osallistumisen raportointi</li> </ul>
Osallistumisen vaikutus suunnitelmien sisältöön	<ul style="list-style-type: none"> <li>- vaikutus suunnitelmiin</li> <li>- mitä asioita koskeva palaute todennäköisimmin myös vaikuttaa</li> <li>- eri toimijoiden painoarvo ja vaikutusvalta</li> <li>- ristiriitaisten näkemysten huomioon ottaminen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- vaikutus suunnitelmaan</li> <li>- millainen osallistuminen vaikuttaa</li> <li>- suunnitelmien kehittyminen ja ideoiden/muutosten lähteet</li> <li>- paikallisen tai ns. subjektiivisen tiedon tulkinta</li> <li>- perustelut koetulle vaikutukselle ja vaikutuksen kohdentumiselle</li> </ul>
Osallistumisen vaikutus ratkaisujen hyväksyttävyyteen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- vaikutus muistutusten tai valitusten määrään</li> <li>- vaikutus suunnitelmien hyväksyttävyyteen</li> <li>- vaikutus päätöksiin</li> <li>- vaikutus ihmisten luottamukseen Tiehallintoon</li> <li>- tyytyväisyys osallistumisen vaikuttavuuteen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- vaikutus päätöksentekoon</li> <li>- viestintä osallistumisen vaikuttavuudesta etukäteen</li> <li>- vaikuttiko osallisten näkemyksiin Tiehallinnosta</li> <li>- koettu lopputuloksen hyvyys perusteluineen</li> </ul>
Osallistumisen vaikutus yksilöön		<ul style="list-style-type: none"> <li>- vaikutus osallisuuden tunteesta ja kuunnelluksi tulemisesta perusteluineen</li> </ul>
Osallistumisen vaikutus paikalliseen yhteisölliseen kulttuuriin (sosiaaliseen pääomaan)		<ul style="list-style-type: none"> <li>- vaikutus paikalliseen yhteishenkeen perusteluineen</li> </ul>
<b>SUUNNITTELUPROSESSI</b>		
Osallisten käyttämät tietolähteet		<ul style="list-style-type: none"> <li>- käytetyt tietolähteet</li> <li>- tunnetut asiakirjat</li> <li>- tietolähteiden koettu riittävyys perusteluineen</li> </ul>
Osallistumisen sisältö	<ul style="list-style-type: none"> <li>- osallistumisen kohdentuminen eri sisältökysymyksiin</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- osallistumisen kohdentuminen eri sisältökysymyksiin perusteluineen</li> </ul>
Osallistumisen ajoittuminen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- osallistumisen ajoittuminen eri suunnitteluvaiheisiin</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- osallistumisen ajoittuminen eri suunnitteluvaiheisiin perusteluineen</li> </ul>
Osallistumisen suhde hankkeen luonteeseen		<ul style="list-style-type: none"> <li>- osallistuminen erityyppisissä hankkeissa (strateginen, eri suunnitteluvaiheet, hoito ja ylläpito) perusteluineen</li> <li>- tiehallinnon ja konsultin työnjako</li> </ul>

KRITEERIT	MÄÄRÄLLISET INDIKAATTORIT - nettikysely Tiehallin- non suunnittelijoille	LAADULLISET INDIKAATTORIT - osallisten haastattelut - suunnittelijoiden haastattelut
<b>VUOROVAIKUTUS</b>		
Vuorovaikutus osapuolten välillä		- osapuolet, jotka ovat olleet vuorovaikutuksessa prosessin aikana
Otettujen kontaktit, saatu palaute	- mistä asioista saadaan eniten palautetta	- palautteiden/keskustelujen sisältö - lausuntojen ja palautteen luonnehdinta (myönteistä – kielteistä) - lehtikirjoitusten luonnehdinta (myönteistä – kielteistä) - palautteeseen suhtautuminen - palautteen käsittely
Vuorovaikutuksen toimivuus		- vuorovaikutuksen luonnehdinta - vuorovaikutustaidot - ristiriitaisuus - toimivuus/ toimimattomuus perusteluineen - osallistumisprosessin onnistuneisuus
Vuorovaikutuksen syvyys	- vuorovaikutuksen koettu syvyys (1-suuntainen, 2-suuntainen, monitahoinen)	- vuorovaikutuksen koettu syvyys (1-suuntainen, 2-suuntainen, monitahoinen) - onko tullut kuulluksi, prosessin reiluus
<b>OSALLISTUMINEN</b>		
Osallistujat	- minkä tahojen kanssa vuorovaikutuksessa suunnitteluhankkeissa	- osallistujatahojen näkemyksellinen ja alueellinen kattavuus - luottamushenkilöiden osallistuminen
Osallistumattomat		- osallistumattomat tahot, jotka suunnittelijan mielestä olisi ollut hyvä saada mukaan
Osallistumismotiivit	- osallistumisen järjestämiseen motivoivat tekijät	- osallistumismotiivit
Osallistaminen/ osallistamiskeinot, niiden riittävyys ja toimivuus	- antoisimmat vuoropuhelumenetelmät - osallistumiseen liittyvät työtehtävät	- tarjotut osallistumismahdollisuudet - tarjottujen vuoropuhelumahdollisuuksien riittävyys ja toimivuus sekä perustelut - tarjottujen osallistumistapojen mielekkyys ja hyödyllisyys, vaikuttavuus - miten osallistumistarjontaa olisi voinut parantaa - osallistumisen jatkuvuus hankkeen päätyttyä
Osallistumistavat, niiden riittävyys ja toimivuus		- osallisten osallistumistavat - osallistumismahdollisuuksien riittävyys ja toimivuus sekä perustelut - osallisten odotukset osallistumisen vaikuttavuudesta - osallistumistapojen mielekkyys ja hyödyllisyys - miten osallistumista olisi voinut parantaa



## SUUNNITTELIJAKYSELYN SAATE JA LOMAKE

### Suunnittelijakyselyn läheteviesti

**Aihe:** Kysely osallistumisen ja vuoropuhelun vaikuttavuudesta

Hyvä vastaanottaja

Asiakasryhmien tarpeet -tutkimusohjelmaan kuuluvassa tutkimuksessa "Osallistumisen vaikuttavuus" toteutetaan kysely tiepiirien suunnitelmien teettäjille sekä ympäristö-, maankäyttö- ja liikenneturvallisuusvastaaville. **Kiitos etukäteen, jos voit käyttää kymmenisen minuuttia kyselyyn vastaamiseen.**

Tutkimuksessa käsitellään Tiehallinnon hanke- tai suunnitelmakohtaista vuorovaikutusta. Vakituinen, jatkuva sidosryhmäyhteistyö on rajattu tämän selvityksen ulkopuolelle.

Alla on henkilökohtainen linkkisi kyselyyn. Voit tarvittaessa keskeyttää vastaamisen ja jatkaa toisella kertaa siitä mihin jäit.

[linkki](#)

Pyydämme vastaustasi viimeistään 14.12.2006.

Tutkimuksen tekee Ramboll Finland Oy. Kysely toteutetaan Webropol-ohjelmalla luottamuksellisenä. Tulokset käsitellään Rambollissa nimettömänä ja julkaistaan tutkimusraportissa kuvioina ja taulukoina siten, ettei vastauksista voi tunnistaa yksittäistä vastaajaa. Myös avovastaukseen kirjoittamaasi tekstiä voidaan käyttää tutkimusraportissa, toki nimettömänä. Kerrothan tekstin loppuksi, jos et halua sitä lainattavan. Lisätietoja kyselystä antaa projektipäällikkö Anne Vehmas p. xxx-xxx xxxx, [anne.vehmas@ramboll.fi](mailto:anne.vehmas@ramboll.fi).

Tytti Viinikainen

Tiehallinto, Asiantuntijapalvelut

- Lisäksi vastaajille lähetettiin muistutusviesti, jossa kyselyyn vastaamiseen annettiin lisää aikaa 10.1.2007 asti.
- Kyselylomakkeen ulkoasu poikkeaa suunnittelijoiden täyttämästä internet-kyselystä, mutta sisältö on sama.

## Kysely Tiehallinnon suunnittelijoille

### TAUSTATIEDOT

1. Sukupuolesi  
1 ☐ Nainen  
2 ☐ Mies
2. Ikäryhmäsi  
1 ☐ Alle 30  
2 ☐ 31-45 vuotta  
3 ☐ 46-60 vuotta  
4 ☐ yli 60 vuotta
3. Koulutustaustasi  
1 ☐ DI  
2 ☐ Insinööri  
3 ☐ Rakennusmestari  
4 ☐ MMM  
5 ☐ HM, FM  
6 ☐ Tradenomi  
7 ☐ Joku muu, mikä \_\_\_\_\_
4. Kuinka kauan olet ollut alalla?  
1 ☐ alle 5 vuotta  
2 ☐ 5-15 vuotta  
3 ☐ yli 15 vuotta
5. Työpaikkasi?  
1 ☐ Hämeen tiepiiri  
2 ☐ Kaakkois-Suomen tiepiiri  
3 ☐ Keski-Suomen tiepiiri  
4 ☐ Lapin tiepiiri  
5 ☐ Oulun tiepiiri  
6 ☐ Savo-Karjalan tiepiiri  
7 ☐ Turun tiepiiri  
8 ☐ Uudenmaan tiepiiri  
9 ☐ Vaasan tiepiiri
6. Millaisia suunnitteluhankkeita olet vetänyt **eniten**? (Voit tarvittaessa valita enintään 3 vaihtoehtoa.)  
1 ☐ Strateginen / liikennejärjestelmäsuunnittelu  
2 ☐ Liikenneturvallisuuksuunnittelu  
3 ☐ Tarve- tai kehittämisselvitys, esisuunnittelu  
4 ☐ Yleissuunnitelmataason suunnittelu  
5 ☐ Tiesuunnittelu  
6 ☐ Rakennussuunnittelu ja rakennuttaminen  
7 ☐ Ylläpito, hoito
7. Kuinka usein osallistut työssäsi seuraaviin tehtäviin?

	Viikoittain	Kuukausittain	Vuositain	Harvemmin / ei koskaan	EOS
Keskustelut tienkäyttäjien kanssa puhelimitse	4 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	0 <input type="checkbox"/>
Hankkeen viestinnän ja tiedottamisen suunnittelu	4 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	0 <input type="checkbox"/>
Asukaskyselyiden, -haastattelujen yms. teettäminen	4 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	0 <input type="checkbox"/>
Hankkeen asiakaspalautteeseen tutustuminen	4 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	0 <input type="checkbox"/>
Hankkeen asiakaspalautteeseen vastaaminen tai reagoiminen	4 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	0 <input type="checkbox"/>
Yleisötilaisuudet	4 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	0 <input type="checkbox"/>
Keskustelu- tai pienryhmätilaisuudet asukkaiden kanssa	4 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	0 <input type="checkbox"/>
Tiehankkeeseen liittyvät seminaarit tai työpajat	4 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	0 <input type="checkbox"/>
Puhelinkeskustelut hankkeen asukkaiden tai erilaisten järjestöjen edustajien kanssa	4 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	0 <input type="checkbox"/>
Maastokäynnit, neuvottelut maanomistajien kanssa	4 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	0 <input type="checkbox"/>
Tiehankkeen kokoukset	4 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	0 <input type="checkbox"/>
Asiantuntijatapaamiset eri viranomaistahojen kesken	4 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	0 <input type="checkbox"/>



**OSALLISTUMINEN TIEHALLINNON SUUNNITTELUHANKKEISSA**

8. Valitse seuraavista **kolme** itsellesi merkittävintä osallistumisen järjestämiseen motivoivaa tekijää.
- ☐ 1 Osallistumisen lakisääteisyys
  - ☐ 2 Saada suunnitelmalle yleistä hyväksyntää
  - ☐ 3 Saada aikaan paikallisia tyydyttävä suunnitelma
  - ☐ 4 Saada aikaan mahdollisimman hyvä (laadukas) suunnitelma
  - ☐ 5 Valitusten vähentäminen
  - ☐ 6 Saada vaihtelua ja monipuolisuutta työhön
  - ☐ 7 Lisätiedon saaminen
  - ☐ 8 Hankeprosessin nopeuttaminen
  - ☐ 9 Osallisten tapaaminen
9. Mistä asioista osallisilta yleensä saa eniten palautetta, näkemyksiä tai tietoa? Valitse seuraavista **kolme** yleisintä vaihtoehtoa.
- ☐ 1 Ei mistään
  - ☐ 2 Paikallisista olosuhteista
  - ☐ 3 Liikenteestä ja liikkumisesta
  - ☐ 4 Liikenneturvallisuudesta
  - ☐ 5 Suunnitelmien vaikutuksista asuin- ja elinympäristöön
  - ☐ 6 Suunnitelmien vaikutuksista luonnonympäristöön
  - ☐ 7 Suunnitelmien vaikutuksista elinkeinoelämään
  - ☐ 8 Ehdotuksia uudeksi tielinjausvaihtoehdoiksi tai toimenpiteeksi
  - ☐ 9 Eri vaihtoehtojen kannatuksesta tai vastustuksesta
  - ☐ 10 Tiedottamisesta tai osallistumismahdollisuuksista
  - ☐ 11 Maanhankinnasta ja korvauksista
  - ☐ 12 Muusta, mistä? \_\_\_\_\_
10. Mitä asioita koskeva osallisten kommentti tai mielipide todennäköisimmin myös **vaikuttaa** suunnitelmiin tai suunnitteluprosessiin? Valitse seuraavista **kolme** tärkeintä vaihtoehtoa.
- ☐ 1 Ei mitään
  - ☐ 2 Paikallisia olosuhteita
  - ☐ 3 Liikennettä ja liikkumista
  - ☐ 4 Liikenneturvallisuuutta
  - ☐ 5 Suunnitelmien vaikutuksia asuin- ja elinympäristöön
  - ☐ 6 Suunnitelmien vaikutuksia luonnonympäristöön
  - ☐ 7 Suunnitelmien vaikutuksia elinkeinoelämään
  - ☐ 8 Ehdotuksia uudeksi tielinjausvaihtoehdoiksi tai toimenpiteeksi
  - ☐ 9 Eri vaihtoehtojen kannatusta tai vastustusta
  - ☐ 10 Tiedottamista tai osallistumismahdollisuuksia
  - ☐ 11 Maanhankintaa ja korvauksia
  - ☐ 12 Muuta, mitä? \_\_\_\_\_
11. Millä osallistumismenetelmillä saadaan oman kokemuksesi mukaan parhaiten esille suunnittelussa hyödynnettävissä olevia asioita? Valitse seuraavista **viisi** tärkeintä vaihtoehtoa.
- ☐ 1 Nettipalaute
  - ☐ 2 Palautelomake tilaisuuksissa
  - ☐ 3 Yleisö-/asukastilaisuus
  - ☐ 4 Keskustelu- tai pienryhmätilaisuudet
  - ☐ 5 Maastokäynnit, neuvottelut maanomistajien kanssa
  - ☐ 6 Työpaja tai seminaari
  - ☐ 7 Puhelinkeskustelut tai kahdenkeskiset tapaamiset
  - ☐ 8 Asiantuntijatapaamiset eri viranomaistahojen kesken
  - ☐ 9 Hankkeen kokoukset
  - ☐ 10 Joku muu, mikä? \_\_\_\_\_

12. Keiden kanssa olet yleensä vuorovaikutuksessa suunnitteluhankkeissa?

- 1 ☐ Lähialueen asukkaiden  
2 ☐ Maanomistajien  
3 ☐ Kansalaisjärjestöjen tai -yhdistysten edustajien  
4 ☐ Elinkeinoelämän edustajien  
5 ☐ Luottamushenkilöiden  
6 ☐ Kuntien viranomaisten  
7 ☐ Muiden viranomaisten  
8 ☐ Tienkäyttäjien  
9 ☐ Joidenkin muiden, keiden? \_\_\_\_\_

### OSALLISTUMISEN VAIKUTUKSET TIEHALLINNON SUUNNITTELUHANKKEISSA

13. Millaiseksi arvioit eri toimijoiden painoarvon ja vaikutusvallan suunnitteluhankkeissa yleensä?

	Erittäin suuri	Suuri	Kohta- lainen	Pieni	Erittäin pieni
Tiehallinnon edustajat	5 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
Konsultit	5 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
Maanomistajat	5 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
Lähialueen asukkaat	5 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
Kansalaisjärjestöjen tai -yhdistysten edustajat	5 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
Elinkeinoelämän edustajat	5 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
Ammattiautoilijat	5 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
Muut tienkäyttäjät	5 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
Kuntien edustajat	5 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
Muut viranomaiset	5 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
Luottamushenkilöt	5 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>

14. Miten koet osallistumisen vaikuttavan hankkeen keston?

- 1 ☐ Hidastaa erittäin paljon  
2 ☐ Hidastaa jonkin verran  
3 ☐ Ei vaikuta  
4 ☐ Nopeuttaa jonkin verran  
5 ☐ Nopeuttaa erittäin paljon

15. Mikä on näkemyksesi osallistumisen vaikutuksesta työmäärään?

- 1 ☐ Lisää työtä erittäin paljon  
2 ☐ Lisää työtä jonkin verran  
3 ☐ Ei vaikuta  
4 ☐ Vähentää työmäärää jonkin verran  
5 ☐ Vähentää työmäärää erittäin paljon

16. Mikä on näkemyksesi osallistumisen vaikutuksesta hankkeen resurssien käyttöön?

- 1 ☐ Osallistuminen vie resursseja muulta suunnittelulta  
2 ☐ Osallistuminen ei vaikuta hankkeen resurssien käyttöön  
3 ☐ Osallistuminen hyödyttää suunnittelua

17. Vaikuttaako hankkeen aikainen osallistumisaktiivisuus hankkeesta jätettävien muistutusten tai valitusten määrään? Valitse lähimpänä omaa näkemystäsi oleva vaihtoehto.

- 1 ☐ Aktiivinen osallistuminen lisää muistutusten tai valitusten määrää  
2 ☐ Osallistumisaktiivisuudella ei ole vaikutusta muistutusten tai valitusten määrään  
3 ☐ Aktiivinen osallistuminen vähentää muistutusten tai valitusten määrää



18. Miten kuvailisit suunnitteluhankkeissa yleensä syntyvää vuorovaikutusta?

- 1 ☐ Vuorovaikutus on ollut pääosin kahdenvälistä. Monen osallistujan yhteistä keskustelua ei ole syntynyt.
- 2 ☐ Monen osallistujan yhteistä keskustelua on syntynyt, mutta yhteistä näkemystä ei ole löydetty.
- 3 ☐ Monen osallistujan yhteistä keskustelua on syntynyt ja on löydetty yhteisesti hyväksytyjä näkemyksiäkin.
- 4 ☐ En osaa kuvata vuorovaikutusta.

**Viimeiset kysymykset (19-22) koskevat nimenomaan asiakkaiden (=kansalaiset/asukkaat, tienkäyttäjät, järjestöt, elinkeinoelämä) osallistumis- ja vaikutusmahdollisuuksia, ei siis viranomaistahojen.**

19. Minkä tyyppisissä suunnitteluhankkeissa osallistumisella voi vaikuttaa eniten?

- 1 ☐ Strateginen tai liikennejärjestelmäsuunnittelu
- 2 ☐ Tarve- tai kehittämisselvitys
- 3 ☐ Liikenneturvallisuussuunnittelu
- 4 ☐ Yleissuunnittelu
- 5 ☐ Tiesuunnittelu
- 6 ☐ Rakennussuunnittelu ja rakennuttaminen
- 7 ☐ Ylläpito, hoito

20. Kuinka hyvin seuraavat väittämät kuvaavat näkemystäsi?

	Erittäin paljon samaa mieltä	Samaa mieltä	Ei samaa eikä mieltä	Eri mieltä	Erittäin paljon eri mieltä
Osallistumismahdollisuuksien tarjoaminen ei vaikuta suunnitelmien hyväksyttävyyteen.	5 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
Osallistumalla voi vaikuttaa hankkeen päätöksiin.	5 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
Hyvin järjestetty osallistuminen parantaa ihmisten luottamusta Tiehallintoon.	5 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
Aktiivinen osallistuminen tuottaa liian optimistisia odotuksia hankkeen toteuttamisaikataulusta.	5 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
Mitä ristiriitaisempia osallisten näkemykset ovat, sitä vähemmän niitä voi ottaa huomioon.	5 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>

21. Miten koet osallisten mahdollisuudet vaikuttaa suunnitelmiin osallistumisen kautta? Valitse asteikolta kohta, joka parhaiten kuvaa **kokonaisnäkemystäsi**.

- Hyvät
- 4 ☐ Osalliset voivat vaikuttaa suunnitelmiin erittäin paljon isoissakin kysymyksissä.
- 3 ☐ Osalliset voivat vaikuttaa suunnitelmiin melko paljon.
- 2 ☐ Osalliset voivat vaikuttaa suunnitelmiin jonkin verran, jos heidän ehdotuksensa vastaavat suunnittelijoiden käsityksiä.
- 1 ☐ Osalliset voivat vaikuttaa lähinnä suunnitelmien yksityiskohtiin.
- Huonot
- 0 ☐ Osallisten mahdollisuudet vaikuttaa suunnitelmiin ovat erittäin huonot tai olemattomat.

22. Oletko tyytyväinen osallistumisen vaikuttavuuteen nykyisellään?

- 1 ☐ En. Osallistumiselle annetaan liian paljon painoarvoa.
- 2 ☐ Kyllä. Osallistumisen merkitystä ei tulekaan korostaa liikaa.
- 3 ☐ Kyllä. Osallistumiselle annetaan tarpeeksi painoarvoa ja se vaikuttaa suunnitteluun.
- 4 ☐ En. Osallistumisen vaikuttavuuteen ei kiinnitetä tarpeeksi huomiota.

23. Mitä muuta haluaisit sanoa osallistumiseen ja vuorovaikutukseen liittyen?

KIITOS!

## KYSELYN JAKELU

Osallistumisen vaikuttavuus -kyselyn vastaanottajat

### Uudenmaan tiepiiri, U (21 kpl)

- o Leo Koivula
- o Maarit Saari
- o Ari Puhakka
- o Jukka Peura
- o Heikki Kanerva
- o Sami Mankonen
- o Pentti Sirola
- o Pentti Laukkarinen
- o Petter Sandin
- o Pekka Rätty
- o Hannu Ranta
- o Hannu Lehtikankare
- o Jukka Aro
- o Jukka Hietaniemi
- o Heli Siimes
- o Arto Kärkkäinen
- o Minna Jokelainen
- o Mirja Hyvärinta
- o Liisa Koskela
- o Hannu Palmen
- o Elisa Sanasvuori

### Turun tiepiiri, T (15 kpl)

- o Toivo Javanainen
- o Pekka Liimatainen
- o Hanna Kari
- o Antti Kärki
- o Pauli Laivo
- o Sakari Hurskainen
- o Markus Salmi
- o Jouko Välimäki
- o Timo Bäcklund
- o Jaakko Klang
- o Jari Nikki
- o Kati Rantanen
- o Juha Sillanpää
- o Niina Jääskeläinen
- o Raimo Järvinen

### Kaakkois-Suomen tiepiiri, KaS (13 kpl)

- o Yrjö Pilli-Sihvola
- o Juha Laamanen
- o Pekka Hämäläinen
- o Jouko Pohjo
- o Jorma Aholainen
- o Kari Halme
- o Vesa Koistinen
- o Hannu Moilanen
- o Hannu Teittinen
- o Hanna Kailasto
- o Timo Järvinen
- o Jussi Pitkälähti
- o Pertti Asikainen

### Hämeen tiepiiri, H (17 kpl)

- o Tero Haarajärvi
- o Erika Helin
- o Harri Vitikka
- o Jouni Sivenius
- o Markku Uusitalo
- o Pekka Järvinen
- o Timo Kannisto
- o Pentti Koivisto
- o Heikki Koski
- o Mauri Mäkiaho
- o Raimo Pitkänen
- o Anne Valkonen
- o Pekka Petäjäniemi
- o Marketta Hyvärinen
- o Katja Levola
- o Minna Huttunen
- o Juha Sammallahti

### Savo-Karjalan tiepiiri, SK (16 kpl)

- o Petri Keränen
- o Martti Piironen
- o Matti Romppanen
- o Hannu Ruotsalainen
- o Terhi Nissinen
- o Mika Savolainen
- o Hannu Nurmi
- o Hannu Korhonen
- o Vesa Partanen
- o Kari Leinonen
- o Janne Lappalainen
- o Airi Muhonen
- o Kyllikki Komulainen
- o Jarmo Tihmala
- o Katri Mattelmäki
- o Esko Tolvanen

### Keski-Suomen tiepiiri, KeS (10 kpl)

- o Hannu Keralampi
- o Tapio Koikkalainen
- o Kari Komi
- o Jari Mikkonen
- o Ari Mäkelä
- o Simo Öljymäki
- o Kari Keski-Luopa
- o Jukka Lehtinen
- o Minna Suoranta
- o Pasi Pirtala



**Vaasan tiepiiri, V (14 kpl)**

- Veijo Voutilainen
- Tanja Puikkonen
- Markku Rintamäki
- Janne Luomaoja
- Ari Perttu
- Jari Mansikka-aho
- Anders Östergård
- Eeva Kopposela
- Kjell Lind
- Elina Töyli
- Veli-Matti Heikkilä
- Markku Järvelä
- Jarmo Salo
- Otto Kärki

**Oulun tiepiiri, O (10 kpl)**

- Timo Mäkiyrö
- Risto Leppänen
- Jani Huttula
- Heino Heikkinen
- Tarja Jääskeläinen
- Timo Heikkilä
- Ari Kuotesaho
- Jussi Sääskilähti
- Marjo Paavola
- Kari Poikolainen

**Lapin tiepiiri, L (13 kpl)**

- Raimo Raatikainen
- Ulla Alapeteri
- Jorma Leskinen
- Ari Kilponen
- Keijo Heikkilä
- Tapani Lakkala
- Kauko Kaarinen
- Jouko Karjalainen
- Sanna Kolomainen
- Eira Järviluoma
- Erkki Hulkko
- Antero Erkinjuntti
- Risto Uusipulkamo

**+ tiedoksi 23 vastaanottajaa**

## HAASTATELLUT OSALLISET

### Vt7 Loviisa-Kotka yleissuunnitelma

Raimo K. Seppälä; Särkjärven hoitoyhdistys  
Rauno Salo  
Louise Pohjola  
Osallinen, joka ei halunnut nimeään julkaistavaksi

### Porvoo-Myrskylä yhteysväli

Karri Ollila  
Markku Nikula  
Elsa Laine  
Kirsti Salminen

### Härmänmaan liikenneturvallisuussuunnitelma

Heli Lintamo, Liikenneturva  
Ulla Palojoki, Lapuan kunta/terveystoimi (eläkkeellä)  
Ahti Latvala, Lapuan kunta/kaupungininsinööri



**OSALLISTEN HAASTATTELUKATEEMAT****1. Hankkeen mieleen palautus (tarvittaessa)****2. Osallistumisprosessiin mukaan tulo**

- Miten kuult hankkeesta ensimmäistä kertaa?
- Kuultko hankkeesta mielestäsi riittävän varhaisessa vaiheessa?
- Mistä kaikkialta sait tai hankit tietoa hankkeesta?
- Mitä tahoja/tahoja koit edustaneesi osallistuessasi tai mihin "ryhmään" kuuluneesi?
- Mikä sai sinut osallistumaan?

**3. Eri osallistumistavat**

- Miten osallistuit? Missä kaikessa olit mukana?
- Tarjottiinko hankkeessa riittävästi osallistumismahdollisuuksia? Oliko tilaisuuksien ajoitus kohdallaan?
- Koetko, että jollain tietyllä osallistumistavalla saa näkemyksensä paremmin tai helpommin perille kuin toisella?

**4. Vuorovaikutus osallistumistilanteissa**

- Minkä tahojen edustajien kanssa olit vuorovaikutuksessa Tiehallinnon järjestämissä tilaisuuksissa?
- Keskustelitko hankkeesta Tiehallinnon järjestämien osallistumismahdollisuuksien ulkopuolella? Minkä tahojen kanssa?
- Millaista vuorovaikutus osallistumistilanteissa mielestäsi oli?
- Olivatko osalliset mielestäsi kyseisessä hankkeessa yksimielisii vai oliko osallisilla ristiriitaisia näkemyksiä?
- Minkä tyyppisiä asioita keskusteluissa käsiteltiin? (paikallisia olosuhteita, liikennettä, vaikutuksia, uusia linjauksia, toimenpide-ehdotuksia, tiedotusta, korvauksia)

**5. Osallistumisen vaikuttavuus**

- Mitä hankkeessa kerrottiin (luvattiin) osallistumisen vaikuttavuudesta?
- Mikä oli oletuksesi vaikuttamismahdollisuuksistasi hankkeen alkaessa?
- Tiesitkö, miten antamaasi palautetta käsiteltiin ja kenelle se toimitettiin?
- Saitko tietoa, miten antamasi palaute vaikutti suunnitelmaan tai suunnitteluprosessiin?
- Miten mielestäsi osallisten näkemyksiin ja kommentteihin yleisesti ottaen suhtauduttiin?
- Oliko sinulla tiedossa, kuka on vastuussa tehdyistä päätöksistä ja olitko kiinnostunut tästä tiedosta?
- Koitko tarvetta yrittää vaikuttaa hankkeessa muuten kuin Tiehallinnon järjestämien osallistumistilaisuuksien kautta?
- Kuinka vahva osallisuuden tunne sinulle syntyi ko. hankkeeseen?
- Vaikuttiko osallistuminen hankkeeseen paikalliseen yhteishenkeen?
- Koitko, että pystyit vaikuttamaan? (Suunnitteluprosessiin, suunnitelman sisältöön, päätöksentekoon)
- Muuttuivatko omat näkemyksesi prosessin kuluessa?
- Mitä koit oppineesi?

**6. Kehittämistä?**

- Miten hankkeen osallistumistapojen tarjontaa olisi voinut parantaa?
- Mikä on näkemyksesi osallistumisesta yleensä tai kyseisen hankkeen osalta?
- Muuttuiko näkemyksesi vaikuttamismahdollisuuksistasi ja osallistumisen vaikuttavuudesta hankkeen kuluessa?

## HAASTATELLUT SUUNNITTELIJAT

Haastatellut suunnittelijat

### **Vt7 Loviisa-Kotka yleissuunnitelma**

Juha Laamanen, Kaakkois-Suomen tiepiiri

Hanna Kailasto, Kaakkois-Suomen tiepiiri

Rauno Tuominen, Sito Oy

### **Porvoo-Myrskylä yhteysväli**

Pekka Räty, Uudenmaan tiepiiri

Risto Murto, Tieliikelaitos (nyk. LVM, infrastruktuuriyksikkö, yli-insinööri)

### **Härmänmaan liikenneturvallisuussuunnitelma**

Markku Järvelä, Vaasan tiepiiri

Christel Kautiala, Ramboll Finland Oy, nyk. Tieliikelaitos

Lauri Vesanen, Ramboll Finland Oy



## SUUNNITTELIJOIDEN HAASTATTELUTEEMAT

1. **Esimerkkihankkeen prosessikuvauksen täydentäminen ja tapahtumien kommentointi**
  - Etukäteen lähetetyn prosessikuvauksen pohjalta
2. **Eri osallistumistavat**
  - Tarjottiinko hankkeessa riittävästi osallistumismahdollisuuksia? Riittävän ajoissa? Oliko tilaisuuksien ajoitus kohdallaan?
  - Osallistuttiinko / annettiin palautetta silloin kun pitikin?
  - Osallistumisen kattavuus?
  - Koetko, että jollain tietyllä osallistumistavalla osallinen saa näkemyksensä paremmin tai helpommin perille kuin toisella?
  - Saadaanko kunnan päättäjiä mukaan keskustelemaan asukkaiden ja järjestöjen kanssa?
  - Osallistumisen jatkuminen hankkeen päätyttyä?
3. **Vuorovaikutus osallistumistilanteissa**
  - Millaista vuorovaikutus osallistumistilanteissa mielestäsi oli?
  - Mitä mieltä olit hankkeen keskeisten henkilöiden vuorovaikutustaidoista?
  - Miten mielestäsi osallisten näkemyksiin ja kommentteihin yleisesti ottaen suhtauduttiin?
  - Olivatko osalliset mielestäsi kyseisessä hankkeessa yksimielisiä vai oliko osallisilla ristiriitaisia näkemyksiä?
  - Miten kuvailisit hankkeesta saatua palautetta (myönteistä – kielteistä)?
    - entä lehtikirjoituksia (myönteistä – kielteistä)?
  - Minkä tyyppisiä asioita keskusteluissa/palautteissa käsiteltiin?
  - Oliko prosessi mielestäsi reilu?
  - Toimiko työnjako Tiehallinnon, konsultin ja muiden osapuolten välillä?
  - Prosessin julkisuus ja avoimuus?
4. **Osallistumisen vaikuttavuus**
  - Vaikuttiko hanke osallisten näkemyksiin Tiehallinnosta?
  - Mitä osallisille kerrottiin (luvattiin) osallistumisen vaikuttavuudesta?
  - Miten annettua palautetta käsiteltiin?
  - Miten annettu palaute / osallistuminen vaikutti
    - suunnitelmaan?
    - suunnitteluprosessiin?
    - päätöksentekoon?
  - Millainen osallistuja tai osallistuminen vaikuttaa?
  - Toimivatko osalliset hankkeessa muuten kuin Tiehallinnon järjestämien osallistumistilaisuuksien kautta?
  - Vaikuttiko hanke paikalliseen yhteishenkeen?
5. **Kehittämistä?**
  - Miten koet ko. hankkeen osallistumisen/vuorovaikutuksen onnistuneen?
  - Miten hankkeen osallistumistapojen tarjontaa olisi voinut parantaa?
  - Olisiko tarpeen kehittää nettisivuja, nettikeskustelua tai muita uuden tekniikan mahdollistamia osallistumistapoja?
  - Mikä on näkemyksesi osallistumisesta yleensä?
  - Miten osallistumisen vaikuttavuutta voisi parantaa?
  - Mitä itse koit oppineesi hankkeen kuluessa?

## KIITOS

PROSESSIKUVAUS VALTATIE 7 LOVIISA-KOTKA

Aiem- mat vaiheet	<ul style="list-style-type: none"><li>o tehty YVA ja yleissuunnitelma (1998)</li><li>o LVM valinnut maastokäytävän, joka on esitetty myös Itä-Uudenmaan ja Kymenlaakson seutukaavoissa</li><li>o Päätökseen tehdä uusi yleissuunnitelma vaikuttivat:<ul style="list-style-type: none"><li>o uusi maantielaki</li><li>o aikaisemman suunnitelman teknisen esittämistavan taso (ei ole uuden maantielain mukainen)</li><li>o kaavoitus (Heli-radon linjaus, maakuntakaavatyö, yleiskaava)</li><li>o ympäristöselvitysten tarkentaminen (liito-orava ym. asiat)</li></ul></li></ul>	
Aika	Suunnittelu, päätöksenteko	Vuorovaikutus/osallistuminen
kesä	<ul style="list-style-type: none"><li>o Liikenneturvallisuuden parantamissuunnitelman laadintaa</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>o <b>Tiedote 2</b>, 14.6.2005<ul style="list-style-type: none"><li>o Kuntalaisilta ja eri asiantuntijoilta kyseltiin liikenneturvallisuuden ongelmakohtia</li><li>o kyselyyn vastattiin aktiivisesti ja esille tuotiin noin 350 ongelmakohta</li><li>o kerrottu tuloksista tarkemmin</li><li>o jakelu: lehdet ja radiokanavat</li></ul></li></ul>
2006		
tammi	<ul style="list-style-type: none"><li>o Aloitukset</li><li>o Lähtökohta: Tien sijainti ei tule merkittävästi poikkeamaan liikenne- ja viestintäministeriön vuoden 1998 yleissuunnitelman perusteella valitsemasta maastokäytävästä</li><li>o Tiehallinnon tavoitteet</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>o <b>Kuulutus työn käynnistämisestä</b> 13.1.2006<ul style="list-style-type: none"><li>o paikallislehdet (Loviisan Sanomat, Östra Nyland, Kymen Sanomat, Pyhtään lehti, kuntien ilmoitustaulut sekä kuntien teknisten lautakuntien puheenjohtajat tai vastaavat)</li></ul></li><li>o <b>Hankeryhmän kokous 1</b>, Aloituskokous 17.1.2006<ul style="list-style-type: none"><li>o hyväksyttiin hankkeen tavoitteet ja reunaehdot</li></ul></li><li>o <b>Tiedote 1</b> (suomeksi ja ruotsiksi) 24.1.<ul style="list-style-type: none"><li>o paikallislehdet (Loviisan Sanomat, Östra Nyland, Kymen Sanomat, Pyhtään lehti, Ankkuri) ja radiot</li><li>o hankkeen yleisinformaatio, lisätiedon kanavat (www-sivut, yhteyshenkilöt)</li></ul></li></ul>



helmi	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Työpalavereita erityisteemoista tarpeen mukaan</li> <li>○ Työpalaveri ympäristö- ja pohjavesiasioista 2.2.06</li> <li>○ Työpalaveri kaava-asioista 3.2.06</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Lehti-ilmoitus;</b> Kutsu ensimmäiseen keskustelutilaisuuteen 15.2. Pyhtäällä 7.2.06 <ul style="list-style-type: none"> <li>○ julkaistu neljässä lehdessä</li> <li>○ kerrottu yleissuunnitelman lähtökohdat, tavoitteet ja alustava linjaus</li> </ul> </li> <li>○ <b>Kutsukirje keskustelutilaisuuteen 15.2.</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ jakelu: alueen asukkaat ja sidosryhmät erillisen listan mukaan</li> </ul> </li> <li>○ <b>Tiedote 2;</b> 8.2.06 <ul style="list-style-type: none"> <li>○ paikallislehdille ja -radioille</li> <li>○ kutsu keskustelutilaisuuteen, yleiskuvauksen hankkeen vuorovaikutuksesta</li> <li>○ mahdollisuus vaikuttaa moottoritien teknisiin ratkaisuihin</li> </ul> </li> <li>○ <b>Tavoiteseminaari sidosryhmille</b> (lähtökohtaseminaari) 9.2.06 <ul style="list-style-type: none"> <li>○ mm. Loviisan satama, Loviisan ydinvoimala, SKAL ry</li> <li>○ Työskennelty eri teemojen mukaisissa neljässä ryhmässä</li> <li>○ Ryhmätyön tulokset konsultin käyttöön suunnittelun tueksi</li> <li>○ Ryhmätyötyöskentelyn lopuksi yhteenveto eri ryhmien töistä</li> </ul> </li> <li>○ <b>Keskustelutilaisuus</b> (Yleisötilaisuus) 15.2.2006 <ul style="list-style-type: none"> <li>○ läsnä noin 70-90 henkilöä</li> <li>○ mahdollisuus keskustella hankkeen suunnittelijoiden kanssa ja antaa palautetta</li> <li>○ yleisöpalaute esitetty myös karttapohjalla havainnollisesti</li> <li>○ ilmoittautuminen huhti- ja syyskuussa 2006 pidettäviin asukas- ja sidosryhmien tilaisuuksiin, ilmoittautua voi myös puhelimitse tai sähköpostilla</li> </ul> </li> </ul>
maalis	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Projektinhallintakokous 8.3.06</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Hankeryhmän kokous 2,</b> 28.3.06 <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Sovittiin mm. asukas- ja yleisötilaisuuksien päivämäärät</li> </ul> </li> </ul> <p>Käsiteltiin yleisötilaisuuden palautetta: meluntorjunta, nykyisen tien ongelmat, linjauksen siirtäminen kiinteistöjen lähitöillä ja poikittaisyhteydet</p>

huhti	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Työpalaveri kaava-asioista 7.4, maankäyttöpalaveri 2, Pyhtää</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Kutsut asukastilaisuuteen 11.4</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ alueen asukkaat ja sidosryhmät erillisen jakelulistan mukaan</li> <li>○ kutsussa pyydetty ilmoittautumaan pienryhmätyöskentelyyn</li> </ul> </li> </ul>
touko		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Asukastilaisuus/ryhmätyöskentelytilaisuus 3.5</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Asukkaita ja sidosryhmien edustajia oli paikalla noin 50</li> <li>○ Työskenneltiin ryhmissä karttojen ääressä noin tunnin ajan.</li> <li>○ Ryhmätyöskentelyssä tarkasteltiin mm. seuraavia asioita: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Nykytilanteen ongelmat</li> <li>○ Kommentit ja parannusehdotukset vaihtoehtoihin ja niiden perustelut</li> <li>○ Kulkuyhteydet ja niihin liittyvät toivomukset.</li> <li>○ Työskentelyn jälkeen esiteltiin tulokset muille ryhmille ja keskusteltiin</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>○ <b>Hankeryhmän kokous 3, 24.5.06</b></li> </ul>
kesä		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Lehti-ilmoitus;</b> kutsu toiseen keskustelutilaisuuteen (yleisötilaisuus) 1.6 <ul style="list-style-type: none"> <li>○ julkaistu neljässä lehdessä</li> <li>○ kerrottu yleissuunnitelman lähtökohdat, tavoitteet ja alustava linjaus</li> <li>○ mahdollisuus keskustella hankkeen suunnittelijoiden kanssa, antaa palautetta ja vaikuttaa yleissuunnitelman ratkaisuihin</li> </ul> </li> <li>○ <b>Tiedote 3, 1.6.2006</b> paikallislehdille ja -radioille <ul style="list-style-type: none"> <li>○ kerrottu mm. mitä on tutkittu, milloin tehdään päätös ja internetsivuista</li> </ul> </li> <li>○ <b>Keskustelutilaisuus (Yleisötilaisuus) 13.6.2006</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ asukkaita osallistui noin 100</li> <li>○ yleisö esitti kommentteja ja niihin vastattiin</li> <li>○ tuotiin esille mm. että mielipiteitä voi esittää ja vaikka mielipiteet hajaavat, yritetään löytää kompromissiratkaisu, jossa on huomioitu ympäristö, asutus ja kustannukset</li> <li>○ yleisen keskustelun jälkeen on tutustuttu suunnitelmakarttoihin ja annettu palautetta karttojen äärellä. Tämä palaute on koottu palautekartaksi</li> <li>○ 13.-27.6 lisätty asukasryhmiin uusia osallistujia</li> </ul> </li> </ul>



kesä		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Lehtileike</b> KymenSanomat 14.6.2006 <ul style="list-style-type: none"> <li>○ kerrottu yleisötilaisuudesta</li> <li>○ aika neutraali juttu</li> </ul> </li> <li>○ <b>Hankeryhmän kokous 4</b>, 15.6.2006 <ul style="list-style-type: none"> <li>○ päätös linjausvaihtoehdosta</li> </ul> </li> <li>○ <b>Tiedote 4</b> linjausvaihtoehtopäätöksestä 16.6.2006</li> <li>○ <b>Lehtileikkeet 20.6.2006</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Pyhtään lehti; kerrottu hankeryhmän valinnasta</li> <li>○ myönteisesti kerrottu osallistumismahdollisuuksista ja vaikuttamisesta</li> <li>○ Kymen Sanomat</li> <li>○ kiinnitetään enemmän huomiota ns. linjan alle jääviin kiinteistöihin/tontteihin</li> </ul> </li> <li>○ <b>Tiedote</b> postitse asukkaille ja sidosryhmille 21.6.2006 <ul style="list-style-type: none"> <li>○ tiedote valituista vaihtoehdoista ja syksyn ryhmätyöskentelyn ajankohdasta</li> </ul> </li> </ul>
elo	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Projektinhallintakokous 3, 24.8.06</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 1.7.-15.8. useita puheluita suunnittelualueen asukailta</li> <li>○ <b>Kutsu keskustelutilaisuuteen</b>, lähetetty 28.-29.8.2006 <ul style="list-style-type: none"> <li>○ alueen asukkaille ja sidosryhmille erillisen jakelulistan mukaan (pyydetty ennakkoilmoittautumista)</li> <li>○ kerrottu samalla hankkeen www-sivuista</li> <li>○ Erillinen kutsu lähetetty viidelle taloudelle (yht. 7 hengelle); kutsuttu keskustelemaan ennen varsinaista laajaa asukasryhmätilaisuutta</li> </ul> </li> </ul>

syys	<p>→ lisätarkasteluja asukkailta ja maanomistajilta saadun palautteen mukaan</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>○ <b>Hankeryhmän kokous 5</b>, 6.9.2006</li><li>○ <b>Erilliset asukastapaamiset</b> 12.9.2006<ul style="list-style-type: none"><li>○ ennen laajaa tilaisuutta erilliset asukastapaamiset liittyen kiinteistöjen lunastuksiin ja melusuojauksiin (erillinen kutsujoukko), ryhmiä kaksi</li><li>○ käytiin läpi tarkentuneita suunnitelmia, melulaskentojen tuloksia ja tutustuttiin linjauksiin paikan päällä maastossa</li></ul></li><li>○ keskusteltiin lunastusten yleisperiaatteista</li><li>○ sovittiin, että tapaamiseen osallistuneille lähetetään kopiot suunnitelmakartoista ja melukartoista postitse</li><li>○ <b>Keskustelutilaisuus/asukasryhmätilaisuus</b> 12.9.2006<ul style="list-style-type: none"><li>○ valitun linjauksen tarkentamista ja sen vaikutusarviointeja</li><li>○ hankkeen suunnittelutilannetta, vaihtoehtojen valintaa ja aikataulua</li><li>○ asukkaita oli paikalla noin 50</li><li>○ Ryhmätyöskentelyä karttojen ääressä noin tunnin ajan</li><li>○ Työskentelyn jälkeen kukin ryhmä esitteli tuloksensa muille ryhmille ja niistä käytiin keskustelua.</li></ul></li></ul>
------	--	---



## PROSESSIKUVAUS PORVOO-MYRSKYLÄ -KEHITTÄMISSUUNNITELMA

Aikaisemat vaiheet	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Porvoo Myrskylä maantien 160 parantaminen, yleissuunnitelma 1991 (pojautuu vuoden 1988 yleissuunnitelmaan)</li> <li>○ Lahti-Koskenkylän Maantien 157 parantaminen välillä Orimattila-Myrskylä</li> <li>○ Askolan ja Pornaisten tieverkko- ja liikenneturvallisuussuunnitelma 1991</li> <li>○ Myrskylän tieverkko- ja liikenneturvallisuussuunnitelma 1991</li> <li>○ Maantien 1605 Särkijärvi-Juornaankylä jalankulku- ja pyörätie, tarveselvitys 1998</li> <li>○ Särkijärven (MT 1605) kevyen liikenteen väylän pilottihanke 2000</li> <li>○ Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma (sisältää alemman tieverkon merkitsevyysluokituksen)</li> <li>○ valtatie 6 parantaminen välillä Koskenkylä-Rutumi</li> <li>○ Mt 167 perusparantaminen välillä Majborg-Kylänpää, perusparantamissuunnitelma 1974</li> <li>○ Lahti-Koskenkylän Mt 167 parantamien Hallilan kylän kohdalla, tie -ja rakennussuunnitelma 1987</li> <li>○ Kyläyhdistykset ovat tehneet kylien asukkaille kyselyjä</li> <li>○ Alueen asukkaat olleet aktiivisia, mm. rakentaneet pyörätien omalla kustannuksella</li> </ul>	
Aika	Suunnittelu/päätöksenteko	Vuorovaikutus/osallistuminen
2002		
elo	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Tarkasteltaviksi vaihtoehtoisiksi reiteiksi valittiin yhdystie 1605 ja maantie 167 yhdistettynä valtatie 7:ään. Varauksena jätettiin myös tieyhteys 1605-11817-170</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Hankeryhmän kokous 1</b> (aloituskokous), 15.8</li> <li>○ Kokous määritteli tulevan pääyhteyden tavoitteeksi sujuvan ja turvallisen yhteyden Myrskylän ja Porvoon välille.</li> </ul>
syys	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Maastokäynti</li> <li>○ Internetsivujen laadinta</li> <li>○ Määräpaikkatutkimuksen maastotyöt, haastattelut</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Maastokäynti 6.9.</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ mukana hankeryhmän edustajia</li> </ul> </li> <li>○ <b>Tiedote paikallislehdille</b> (suomi ja ruotsi), 23.9 <ul style="list-style-type: none"> <li>○ kerrottu, että kansalaiset voivat esittää kommenttejaan ja näkemyksiään asiasta Tiehallinnon Uudenmaan tiepiiriin tai konsultille joko kirjeitse tai sähköpostin välityksellä lokakuun puoliväliin saakka tai OSKU-kansalaisverkoston kautta</li> <li>○ työ valmistuu tammikuussa 2003</li> </ul> </li> <li>○ <b>Määräpaikkatutkimuksen tienvarsihaastattelut 5.9.</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ tienvarsihaastattelut kahdessa pisteessä, mt.160 ja mt. 1605 varrella</li> </ul> </li> </ul>

loka		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Hankeryhmän kokous 2, 11.10</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ esitetty määräpaikkatutkimuksen tuloksia</li> <li>○ Askolan kunta on päättänyt pitää asukastilaisuuden tiehen ja sen kehittämiseen liittyen</li> </ul> </li> <li>○ <b>Asukastilaisuus 14.10, Askola Juornaankylä</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Kyläyhdistyksen ja kunnan järjestämä; tiepiirin edustaja kutsuttu paikalle</li> <li>○ palautelomake</li> <li>○ paikalla n. 60 henkeä</li> </ul> </li> </ul>
marras	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ loppuraportin työstäminen aloitettu</li> <li>○ raporttiluonnos hankeryhmän käytettävissä 29.11.2002</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Hankeryhmän kokous 3, 8.11.</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ konsultti esitti kolmesta vaihtoehdosta laadittua vaikutustarkastelu taulukkoa</li> <li>○ kompromissi-vaihtoehto puuttuu</li> </ul> </li> <li>○ <b>Asukastilaisuus, 21.11, Myrskylä</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 58 nimeä osallistujalistassa</li> <li>○ palautelomake</li> </ul> </li> </ul>
joulu		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Hankeryhmä kokous 4, 16.12</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ raportti kommenttikierrokselle viikolla 2/2003.</li> <li>○ Projektista järjestetään tiedotustilaisuus Porvoossa 15.1.2003. Tilaisuuteen kutsutaan kaikki lausuntojen antajat.</li> <li>○ Hankeryhmä kokoontuu keskiviikkona 5.3.2003 Myrskylään käsittelemään saatuja lausuntoja ja muokkaamaan projektille loppulausumaa.</li> </ul> </li> </ul>
<b>2003</b>		
tammi	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Suositus, että tulevina vuosina Myrskylän ja Porvoon välisen yhteyden kehittämisen painopiste suunnataan yhdystielle 1605.</li> <li>○ Jatkosuunnitteluun työryhmä ottaa kantaa vasta lausuntokierroksen päätyttyä</li> </ul> <p>Kun lausuntokierros on saatu päätökseen ja työryhmä on antanut oman kannanottonsa, Uudenmaan tiepiiri tekee päätöksen siirtymisestä seuraavaan suunnitteluvaiheeseen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Tiedotustilaisuus, 15.1 Porvoossa</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Läsnä lausuntojen antajat (Myrskylä, Askola, Pernaja, Porvoo, Loviisa,, maakuntaliitto, tiepiiri, Loviisan Sata-ma,kauppakamari)</li> <li>○ tilaisuuden tarkoituksena välittää tietoa hankkeesta, saada lausunnonantajat keskustelemaan keskenään ja etsiä mahdollisuuksien mukaan alueen toimijoiden yhteistä kantaa</li> </ul> </li> <li>○ <b>Lehdistötiedote, 17.1</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ kerrottu yhteysväliselvityksen valmistumisesta</li> </ul> </li> </ul>

touko	<ul style="list-style-type: none"><li>o laadittu vastineet lausuntoihin ja hiottu raportin päätelmäteksti</li><li>o Internetsivujen päivitys</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>o <b>Hankeryhmän kokous 5, 5.5.</b></li><li>o <b>Lehdistötiedote, 12.5</b></li><li>o <b>Tiejohtajan vierailu 12.5.2003</b><ul style="list-style-type: none"><li>o Tiejohtaja vierailulla Myrskylässä kunnan edustajien kutsumana, pui-tiin hanketta, kunnan toiveena, että TH sitoutuu hankkeeseen</li></ul></li></ul>
heinä	<ul style="list-style-type: none"><li>o Internet sivujen päivitys</li></ul>	



## PROSESSIKUVAUS HÄRMÄNMAAN LIIKENNETURVALLISUUSSUUNNITELMA

Aika	Suunnittelu/päätöksenteko	Vuorovaikutus/osallistuminen
2005	<ul style="list-style-type: none"> <li>o Työn aloittaminen</li> </ul>	
helmi	<ul style="list-style-type: none"> <li>o Päätetty toteuttaa internet-kysely</li> <li>o Toteutettu ja analysoitu internet-kysely</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>o <b>Ohjausryhmän kokous 1</b>, 2.2.2005</li> <li>o <b>Tiedote 1</b>, 10.2.2005 <ul style="list-style-type: none"> <li>→ kerrottu internetin kautta olevasta kyselystä <ul style="list-style-type: none"> <li>o vastausaika 16.2 - 18.3.05</li> <li>o jakelu: lehdet ja radiokanavat</li> </ul> </li> <li>→ kyselystä tiedotettu myös henkilökohtaisilla kirjeillä tai sähköposteilla kuntien hallintokuntien edustajille, asukas- ja kyläyhdistyksille ja yrittäjille</li> </ul> </li> </ul>
touko	<ul style="list-style-type: none"> <li>o Maastokäynnit</li> <li>o Ongelma-analyysi valmis</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>o <b>Ohjausryhmän kokous 2</b>, 4.5.2005 <ul style="list-style-type: none"> <li>o kerrottu internet-kyselyn tuloksista</li> </ul> </li> <li>o <b>Kuntien liikenneturvallisuusryhmien kokoukset</b> (Lapua, Ylihärmä, Kauhava, Alahärmä) 17.5. - 24.5</li> </ul>
kesä	<ul style="list-style-type: none"> <li>o Liikenneturvallisuuden parantamissuunnitelman laadintaa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>o <b>Tiedote 2</b>, 14.6.2005 <ul style="list-style-type: none"> <li>o Kuntalaisilta ja eri asiantuntijoilta kyseltiin liikenneturvallisuuden ongelmakohtia</li> <li>o kyselyyn vastattiin aktiivisesti ja esille tuotiin noin 350 ongelmakohta</li> <li>o kerrottu tuloksista tarkemmin</li> <li>o jakelu: lehdet ja radiokanavat</li> </ul> </li> </ul>
elo		<ul style="list-style-type: none"> <li>o <b>Seudullinen hallintokuntaryhmien tapaaminen</b> 23.8.2005 <ul style="list-style-type: none"> <li>o opetus + vapaa-aika</li> <li>o sosiaalitoimi + terveys</li> <li>o tekninen +kaavoitus</li> </ul> </li> </ul>
syys	<ul style="list-style-type: none"> <li>o Liikennejärjestelyjen toimenpide-ehdotusten läpikäynti</li> <li>o Tiedotustilaisuuden järjestelyt</li> <li>o Raporttiluonnoksen valmistelu</li> <li>o Nettisivujen päivitys</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>o <b>Ohjausryhmän kokous 3</b>, 1.9.2005</li> <li>o <b>Kuntien liikenneturvallisuusryhmien kokoukset</b> 21-22.9.2005 <ul style="list-style-type: none"> <li>o hyväksyttiin tavoitteet ja painopisteet (konsultti esitti, joitakin muutoksia, sitten ohjausryhmä hyväksynyt)</li> </ul> </li> </ul>
loka	<ul style="list-style-type: none"> <li>o Työ valmis</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>o <b>Seudullinen hallintokuntaryhmien tapaaminen</b> 10.10.2005 <ul style="list-style-type: none"> <li>o sovittu, että hallintokunnat laativat toimintasuunnitelmat ja toimittavat ne konsultille</li> </ul> </li> <li>o <b>Tiedote 3</b>, 31.10.2005 <ul style="list-style-type: none"> <li>o Kerrottu työn tuloksista ja tulevasta tiedotustilaisuudesta 17.11.</li> <li>o Jaettu 17.11. tiedotustilaisuuden ohjelma</li> <li>o Härmänmaan johtokunta</li> <li>o lautakuntien puheenjohtajat ja sihteerit</li> <li>o henkilöliikenne- ja liikenneturvallisuussuunnitelman ohjausryhmät</li> <li>o tiedotusvälineet</li> <li>o alueen liikenneyrittäjät</li> </ul> </li> </ul>
marras		<ul style="list-style-type: none"> <li>o <b>Ohjausryhmän kokous 4</b>, 17.11.2005 <ul style="list-style-type: none"> <li>o käyty läpi työn etenemistä ja raporttiluonnosta</li> </ul> </li> <li>o <b>Tiedotustilaisuus</b>, 17.11.2005 <ul style="list-style-type: none"> <li>o tilaisuus kohdistettu kuntien päätöksentekijöille, johdolle ja tiedotusvälineille</li> </ul> </li> </ul>

